

MONTESSA 348

OWNERS / PARTS MANUAL

BY BIKEMANUALS@TISCALI.CO.UK

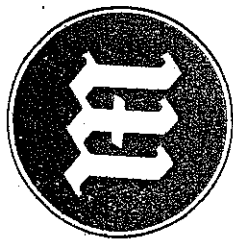


MOTOCICLETAS
MONTESA

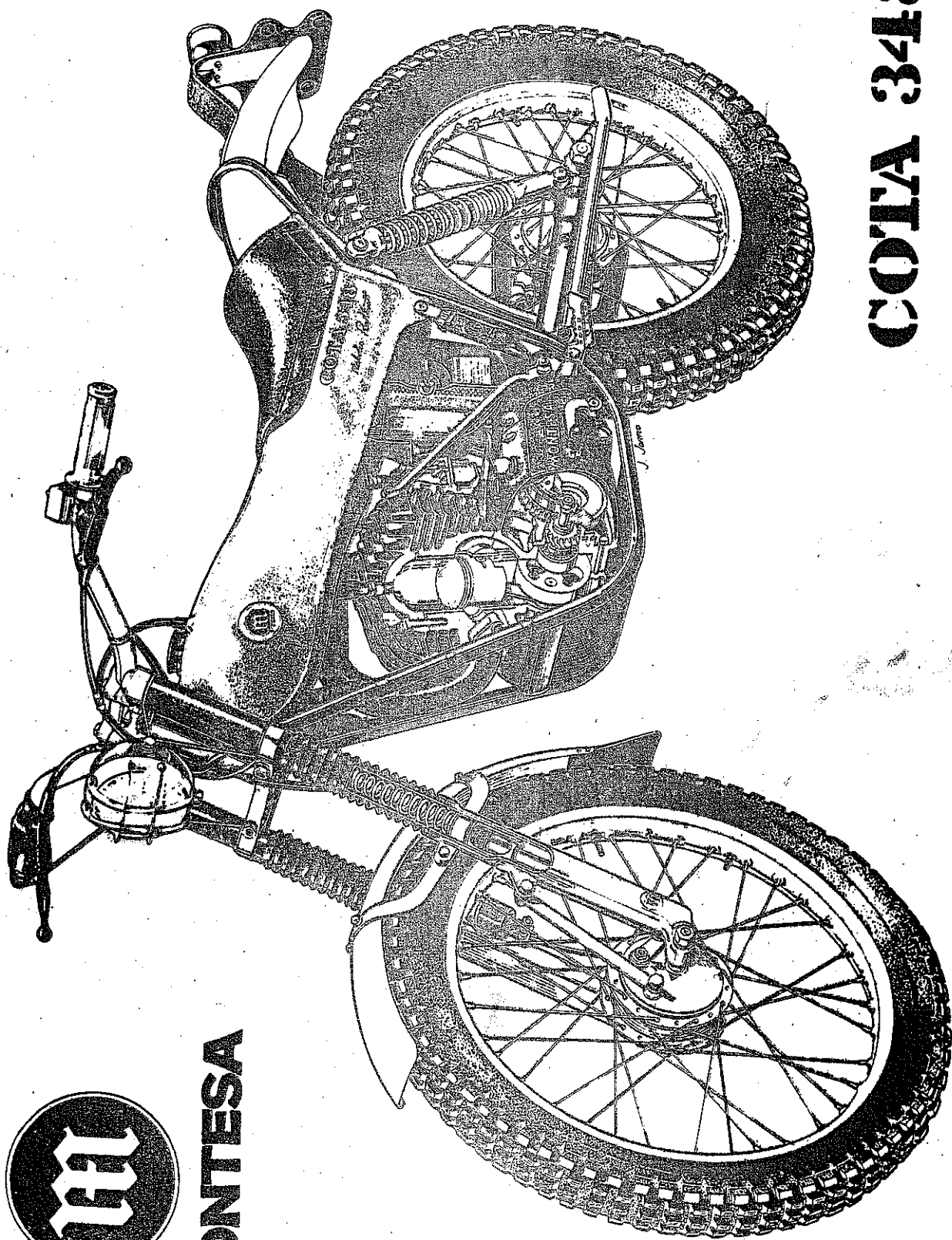
MANUAL DE INSTRUCCIONES
OWNER'S BOOK
MANUEL D'ENTRETIEN

PERMANYER, S. A. -Motocícletas Montesa
Avd. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España



MONTESA



COTA 348

INDICE

	<u>Hoja nº</u>
PRESENTACION	1
DESCRIPCION GENERAL	2
UTILIZACION	3
Carburante	3
Presión de los neumáticos	3
Puesta en marcha del motor	3
Cambio de velocidades	4
MANTENIMIENTO	5
Cadena	5
Embrague	5
Bujía	6
Frenos	6
Carburador	6
Filtro	7
Ajuste del juego de la dirección	7
CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES	8
Motor	8
Encendido-Bujía	8
Carburador	8
Reglajes y pares de apriete del motor	8
Transmisión primaria	9
Cambio de velocidades	9
Transmisión secundaria	9
Ruedas	9
Gráfico velocidades	10
Rodamientos	11
Dimensiones Generales	11
RECOMENDACIONES DE SERVICIO	12
ENGRASE	-
ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA	-
CATALOGO DE PIEZAS	-

PRESENTACION

La motocicleta MONTESA, cuyo modelo presentamos, no requiere una atención excesiva; para su conservación basta un mínimo de cuidados para asegurarse un largo y perfecto período de servicios.

Con el presente manual pretendemos orientarle sobre estos mínimos cuidados y a la vez informarle de algunas características técnicas de su vehículo que, a no dudar, le interesarán.

PERMANYER, S.A.
Motocicletas MONTESA

Observación:

Las instrucciones y datos técnicos que se dan en este manual lo son a título descriptivo, pudiendo sufrir variación algunas partes de la máquina durante la vigencia del mismo.

GENERAL DESCRIPTION

The two-stroke monocylinder engine measures **305,8 c.c.** with a bore of 78 mm. and a stroke of 64 mm.; and ignition is made through a flywheel - - magneto alternator with external H. T. coil.

The engine is seated over a frame formed by steel pipes mutual and electrically bended and welded. Double cradle type, both stout and light.

The front suspension is of Montesa telescopic fork type and the rear one is of swinging type with double acting shock absorbers with adjustable - initial load.

The concentric carburettor has a diffuser diameter of 27 mm. incorporated starter and takes air through filter located under the tank in the seat zone.

The gearbox is of six speed, in sequence, with constant mesh pinions. The speed distribution has been studied in order to perfectly adapt to trials - sport and also for you to comfortably use it when going about.

This model as a clutch of multiple steel discs in oil bath with constant - tension springs, resulting on a high performance and effectiveness.

The brakes are of internal expansion with a friction surface diameter of - 110 mm.

The whole vehicle, both for its line, proportions and lightness and its - assembly elements, is the result of a studied and experienced creation - work in the mountain motorcycle sport field.

=====

DESCRIPCION GENERAL

El motor, monocilíndrico de dos tiempos, cubica 305,8 c.c. con un diámetro de émbolo de 78 mm. y una carrera de 64 mm., produciéndose el encendido - por medio de una magneto-alternador a volante con bobina A.T. exterior.

Está asentado sobre un bastidor formado por tubos de acero curvados y - soldados entre si eléctricamente. Tipo de doble cuna de gran resistencia y a la vez ligereza.

La suspensión delantera es del tipo de horquilla telescópica, original - MONTESA y la posterior basculante, con amortiguadores hidráulicos de - doble efecto con carga inicial graduable.

El carburador es concéntrico con un difusor de diámetro 27 mm. con estar- ter incorporado y toma de aire a través del filtro situado debajo del depósi- to en la zona del sillín.

El cambio es de seis velocidades, en cascada, con piñones de toma constan- te. La distribución de marchas está estudiada para poder adaptarse perfec- tamente a la práctica del trial y asimismo resultar utilizable con comodidad en desplazamientos.

Este modelo incorpora un embrague de discos múltiples de acero en baño de aceite, con muelles de tensión constante, de notable rendimiento y efectivi- dad.

Los frenos son de expansión interna con un diámetro de superficie de fric- ción de 110 mm.

El vehículo en conjunto, tanto por su línea, proporcionado, ligereza y ele- mentos de equipo es el resultado de una estudiada y experimentada labor de concepción en el campo del motociclismo deportivo de montaña.

UTILIZACION

CARBURANTE

Utilizar gasolinas no inferiores a 90 octanos con el fin de conseguir un funcionamiento y rendimiento del motor, más positivo.

No usar benzol como carburante por ir equipado el motor con elementos de goma sintéticos.

PRESION DE LOS NEUMATICOS

La presión de los neumáticos es, hasta ciento punto, a elección del conductor y de acuerdo con las características del terreno.

No obstante pueden considerarse como normales las siguientes:

	Montaña (trial)		Carretera (desplazamientos)	
	Kg/cm2.	lbs. sq. in.	Kg/cm2.	lbs. sq. in.
Rueda delantera	0,55	8	0,75	11
Rueda trasera	0,35 a 0,45	5 a 6	0,65	9

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Abrir el grifo de gasolina.
- Si el motor está frío, pulsar la palanca estarter, situada en el lado derecho del carburador.
- Girar la palanca de puesta en marcha, situada en el lado derecho del motor, hasta que quede en posición de ser accionada.
- Presionar con fuerza sobre la palanca puesta en marcha (si esta operación se realiza tanteando previamente, a través de la misma palanca, el momento en que el émbolo se encuentra en su fase de compresión, que será cuando ofrece mayor resistencia, la acción será mucho más efectiva).

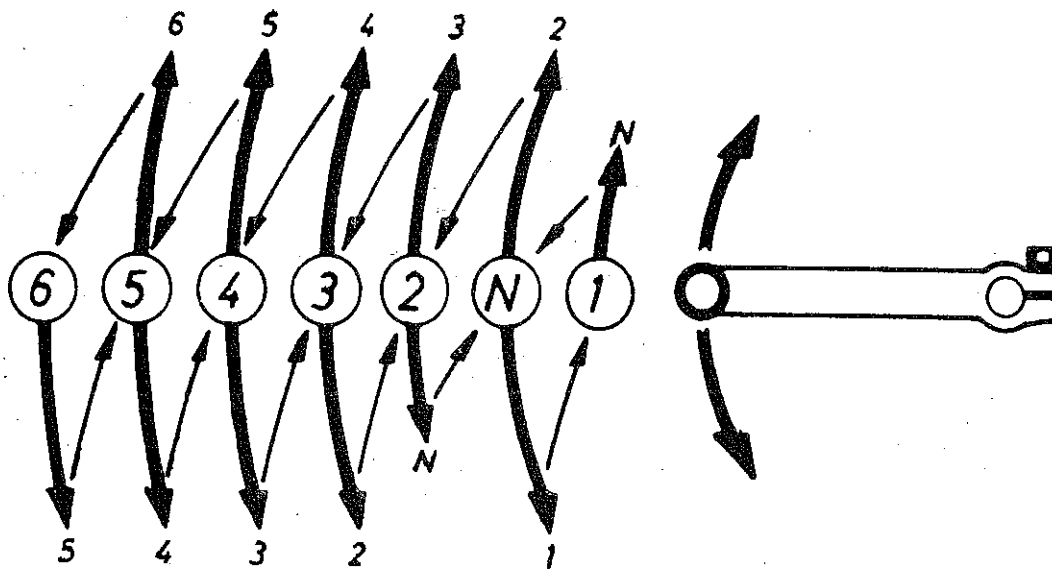
Con esto el motor se pondrá en marcha.

- Cuando el motor se encuentre en su régimen normal levantar la palanca del estarter.

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades dispone de 6 relaciones, obtenidas mediante piñones en toma constante.

El pedal del cambio se encuentra en el lado izquierdo del motor y su accionamiento es según se indica en la figura:



ENTRETIEN

CHAÎNE

Périodiquement il faudra effectuer un nettoyage à fond, en enlevant pour ce faire la chaîne des engrenages et en y laissant le crochet pour servir de référence au moment de la replacer dans la même position. Décrottez-le avec une brosse dure et sèche pour enlever toute la saleté extérieure. Plongez la chaîne dans un bain de pétrole, en la remuant jusqu'à ce que tous les chaînons soient bien nettoyés et propres. Finalement rincez dans du pétrole propre et laissez égoutter. On pourra alors la lubrifier de nouveau en faisant comme suit: plongez-la dans un bain d'huile SAE-40 (le même employé dans le mélange carburant) en la remuant librement pour assurer la pénétration de l'huile dans ses chaînons. Tirez-la du bain d'huile, laissez-la égoutter et montez-la dans le même sens et position d'avant.

La tension de la chaîne, devra aussi être régulièrement contrôlée. Pour la tendre opérez de la façon suivante:

Dégagez les écrous de vis de l'arbre et du scellement sur le cadre. Faites tourner les cames jusqu'à ce que la chaîne ait une tension correcte.

Avant d'ajuster toutes les pièces, vérifiez le tendement uniforme de la chaîne dans toutes ses positions, en faisant tourner la roue de sorte qu'en aucun point elle ne soit pas trop tendue.

Il est important que la roue arrière soit parfaitement centrée pour avoir un toujours correct alignement des deux roues. Pour cela il est indispensable que les deux cames employées pour tendre la chaîne soient dans la même position, c'est à dire, que leur pattes soient également inclinées. D'un mauvais placement peuvent surgir d'autres défauts et inconvénients tels que le frottement de la chaîne avec le protecteur, le fouettement de celle-ci, etc.

EMBRAYAGE

La commande de l'embrayage devra toujours avoir un jeu de 1 à 2 mm. Si ce jeu est excessif on ne peut pas débrayer parfaitement et si, par contre, il est minimum ou nul on risque qu'il glisse. C'est pourquoi, périodiquement, il sera convenient de vérifier ce jeu et, s'il est trop grand, il faudra tendre le câble avec le tendeur monté à cet effet au bout de la fourrure à côté du guidon.

MANTENIMIENTO

CADENA

El engrase de la cadena se efectúa mediante el engrasador alojado en el brazo de recho de la horquilla basculante. El aceite a utilizar ha de ser del tipo SAE-40.

Periodicamente será necesario, además, hacer una limpieza a fondo para lo cual, sáquese la cadena de los engranajes, dejando el enganche en la misma con el fin de que sirva de referencia para colocarla luego en la misma posición. Cepíllese con un cepillo duro y seco para librarla de toda suciedad exterior. Sumergir la cadena en un baño de petróleo, removiéndola hasta que todas las articulaciones queden bien lavadas y limpias. Finalmente enjuáguese en petróleo limpio y déjese escurrir. Estará entonces en posición de ser lubricada de nuevo, lo cual se hará como sigue: sumergirla en un baño de aceite SAE-40 (del mismo empleado en la mezcla carburante) removiéndola libremente para asegurar la penetración de aceite en las articulaciones de la misma. Sacarla del baño de aceite, dejarla escurrir y montar en el mismo sentido y posición que estaba antes de desmontar.

La flecha o tensión de la cadena, deberá controlarse también regularmente. Para el tensado de la misma procédase de la siguiente forma:

Aflójense las tuercas del eje y anclaje sobre bastidor. Háganse girar las excéntricas hasta conseguir que la cadena tenga, en su parte central una flecha de unos 20 mm. aproximadamente.

Comprobar antes de proceder al ajuste de todas las piezas el tensado uniforme de la cadena en todas sus posiciones, haciendo girar la rueda de forma que en ningún punto quede demasiado tensa.

Es importante que la rueda trasera quede perfectamente centrada, para conservar correcta la alineación de las dos ruedas. Para ello es imprescindible que las dos excéntricas citadas, que sirven para el tensado de la cadena, estén en la misma posición, es decir, que las patas de las mismas estén igualmente inclinadas. De su mala colocación también provienen otros defectos o inconvenientes como el roce de la cadena con el protector, el que salte la cadena, etc.

EMBRAGUE

El mando del embrague deberá tener siempre un juego de 1 a 2 mm. Si este juego es excesivo no se puede desembragar perfectamente, y si es mínimo o nulo se corre el peligro de que patine. Por lo tanto, periódicamente convendrá repasar este juego y si es demasiado grande, será necesario tensar el cable por medio del tensor montado al efecto en el extremo de la funda junto al manillar o guía.

BUJIA

Cada 250 Kms. debe procederse a su revisión y limpieza, verificando la separación de electrodos. Esta deberá ser de $0,5 \pm 0,6$ mm.

Se recomienda su sustitución cada 1.000 Kms. aproximadamente.

FRENOS

Para poder emplear los frenos con toda seguridad y eficacia, es conveniente que los mandos respectivos tengan un recorrido corto hasta que empiecen a actuar, lo cual se consigue con una regulación correcta que permite compensar el desgaste que sufren las guarniciones del freno.

El freno trasero, o de pie, se tensa mediante la tuerca situada en el extremo posterior del cable de accionamiento.

El tensado del freno delantero, o de mano, se logra accionando el tensor situado en el extremo de la funda, sobre el manillar.

Una vez realizadas estas correcciones se debe comprobar que las ruedas puedan girar libremente.

Periódicamente conviene proceder al engrasado del eje de levas mediante el engrasador situado en el plato porta-zapatillas junto a dicho eje utilizando grasa consistente normal.

También periódicamente (después de cada competición), es conveniente sacar las ruedas, con el fin de poder limpiar el interior de los tambores, comprobar el estado de los forros de freno y engrasar ligeramente todos los puntos de rotación, con aceite SAE-40.

CARBURADOR

La manipulación del carburador por parte del usuario, puede consistir en desobturar algún conducto del mismo, dejando para el taller especializado del Servicio Montesa toda eventual variación de su reglaje.

Los puntos que pueden ser más fácilmente motivo de obstrucción son: el filtro de entrada de gasolina y los surtidores principal y de marcha lenta.

Retirado el carburador del grupo motor, el filtro de entrada de la gasolina se encuentra en el cuerpo del racor de llegada de la misma a la cuba de aquél y para su desmontaje debe desenroscarse el tornillo que lo fija. Sacar el anillo de tela filtrante de su interior y limpiarlo con máximo cuidado a fin de no dañarlo. Después vuélvase a montar con el mismo cuidado.

cont. CARBURADOR

Para desobstruir o limpiar los surtidores de marcha lenta y principal, - deberá asimismo desalojarse el carburador del grupo motor. Realizada - esta operación, se retirará la cuba del cuerpo del carburador con lo que se tendrá accesibilidad sobre los surtidores de marcha lenta y principal. Para desobstruirlos debe soplarse a través del orificio central de los mismos, después de desmontados.

No emplear nunca alambres ni otros objetos duros para esta operación, - ya que podrían modificar o dañar el pequeño conducto de paso del carburante con las consiguientes alteraciones en el funcionamiento del motor.

Deberá tenerse muy en cuenta el tapar la entrada del tubo de admisión - mientras el carburador esté fuera, para evitar la entrada de objetos extraños en el interior del cilindro.

Filtro entrada aire.

Es muy importante vigilar periódicamente (después de cada competición) la perfecta funcionalidad de este elemento, para lo cual deberá conservarse limpio el elemento filtrante del mismo.

Se tendrá accesibilidad sobre el filtro de aire levantando el depósito de gasolina, para ello basta con soltar los dos tentáculos laterales del faldón y levantarlo por la parte posterior. Para que el depósito pueda sostenerse en posición elevada se apoyará sobre una varilla o similar que puede colocarse en el tubo existente a tal efecto bajo el tirante superior del bastidor.

AJUSTE DEL JUEGO DE LA DIRECCION

Conviene revisar periódicamente el juego de la dirección, ya que las vibraciones de la marcha pueden ocasionar que la misma se afloje ligeramente, dando lugar, además de una conducción desagradable, a que sus rodamientos se perjudiquen.

Apoyando la motocicleta de forma que la rueda delantera quede levantada y sujetando la horquilla por su parte inferior, se podrá comprobar si existe juego en la dirección, empujando alternativamente hacia adelante y hacia - atrás.

Si hubiera que corregir el juego y una vez desmontado el manillar, aflojese la tuerca fijación brida superior. Efectuado esto, apretar o aflojar, según convenga, la tuerca bloqueadora del cojinete de la dirección.

Volver a apretar la tuerca fijación brida superior y verificar nuevamente el juego de la dirección, para repetir estas operaciones si no hubiera quedo correcto.

La operación de ajuste del juego de la dirección, requiere ciertas herraamientas especiales por lo que, si no están en poder del usuario, es recomendable deje en manos de un taller especializado la realización de la misma.

Pour désobstruer ou nettoyer les gicleurs principal et de marche lente, on devra aussi retirer le carburateur du groupe moteur. Une fois cette opération a été effectuée, on tirera la cuve du corps du carburateur et on aura alors accessibilité aux gicleurs principal et de marche lente. - Pour les désobstruer il faut souffler à travers de leur orifice central, après les avoir démonté.

Il ne faut jamais employer des fils de fer ni d'autres objets durs pour - faire cette opération car il pourraient nuire le petit conduit de passage du carburante, avec les conséquentes altérations dans le fonctionnement du moteur.

On devra faire très attention à couvrir l'entrée du tube d'admission - quand le carburateur est dehors, pour éviter l'entrée d'objets dans l'intérieur du cylindre.

FILTRE D'ENTREE D'AIR

Il est très important de surveiller périodiquement (après chaque course) le parfait fonctionnement de cette pièce, devant pour ce faire avoir toujours propre son élément filtrant.

L'accès au filtre d'air se possibilite aisément en soulevant l'ensemble reservoir, selle après avoir detaché les sujuctions élastiques posterieures, à l'avant et gardant cette position soulevé noyennant l'insertion d'un objet cylindrique -goujon, crayon ect. - dans un trou ainsi prévu sur la partie - supérieure du cadre.

ADJUSTEMENT DU JEU DE LA DIRECTION

Il est recommandable de réviser périodiquement le jeu de la direction car les vibrations de la marche peuvent causer que celle-là se lâche légèrement, cela donnant lieu, à part de piloter d'une façon désagréable, à ce que les roulements à billes se nuisent.

En appuyant la motocyclette de sorte que la roue avant reste en haut et en tenant la fourche par son bout inférieur, on pourra vérifier s'il y a du jeu dans la direction en poussant alternativement en avant et en arrière.

S'il est nécessaire de corriger le jeu et après avoir démonté le guidon, - dévissez l'écrou de fixation de la bride supérieure. Après cela, serrez ou dévissez, selon le cas, l'écrou bloqueur du roulement de la direction.

Reserrez l'ecrou de fixation de la bride supérieure et vérifiez à nouveau le jeu de la direction, et répétez l'opération s'il n'est pas correct.

L'opération d'ajustement du jeu de la direction exige certains outils spéciaux c'est pourquoi, si l'usager ne les possède pas, il est recommandable - de laisser sa réalisation à un atelier spécialisé.

Couples de serrage recommandés:

	m. Kp.	ft. lbs.
-Ecrous fixation cylindre	2 à 2,5	14,5 à 18
-Ecrous fixation culasse	3 à 3,5	22 à 25,5
-Ecrous pignon sur vilebrequin	8	58
-Ecrous volant magnétique	9	65,3
-Ecrous plaque de l'embrayage	2 à 2,5	14,5 à 18
-Ecrous pignon sortie de la boîte à vitesses	7	50,7

TRANSMISSION PRIMAIRE

Type	par engrenages hélicoïdaux
Pignon sur vilebrequin	20 dents
Roue dentée de l'embrayage	64 dents
Relation de transmission	3,20

BOITE DE VITESSES

Numéro de vitesses 6

PIGNON	PRIMAIRE	SECONDAIRE	RELATION
1ère vitesse	16-18-11 dents	21-23-23 dents	3,506
2ème "	18-18-11 "	19-23-23 "	2,820
3ème "	21-18-11 "	16-23-23 "	2,035
4ème "	16 "	21 "	1,312
5ème "	18 "	19 "	1,055
6ème "	21 "	16 "	0,761

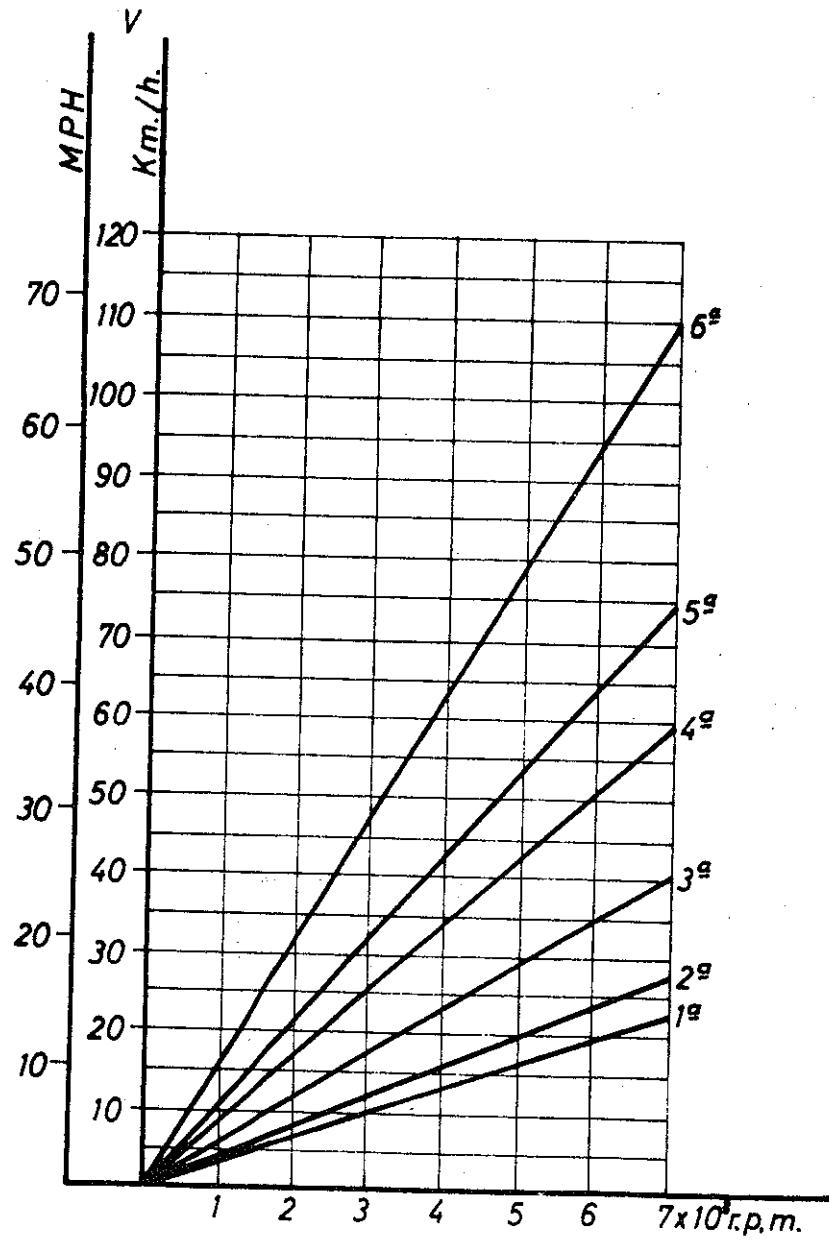
TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie de la boîte à vitesses	10 dents
Roue dentée sur moyeu arrière	33 dents
Châssé (pas)	15,875 mm. (5/8")
-diamètre des galets	10,16 mm. (0,400")
-distance entre les plaques	6,48 mm. (0,255")

ROUES

	Jante	Rayons		Pneumatiques	
		Quantité	Dimensions(mm)	Type	Dimensions
Roue avant	WM1 /1.6	36	3,5 x 231	trial	2,75" x 21"
Roue arrière	WM2/1.85	36	3,5 x 194	trial	4,00" x 18"

DIAGRAMA DE VELOCIDADES
SPEED DIAGRAM
DIAGRAMME DE VITESSES



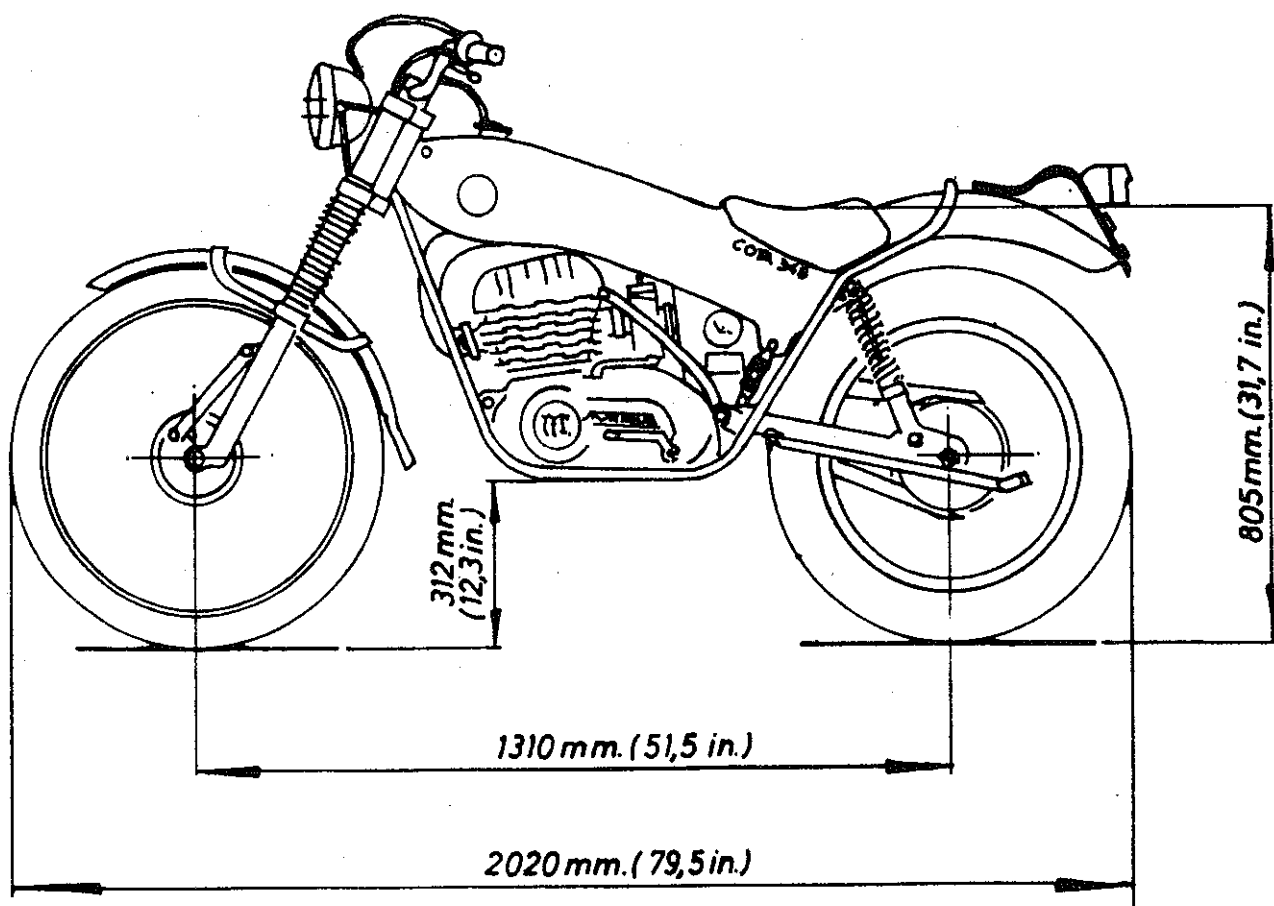
RODAMIENTOS

	Cantidad	Tipo	Dimensiones	Número
Cigüeñal	2	radial(juegoC-3)	25x52x15	6205/C-3
Rueda dentada de embrague	1	doble hilera bolas	17x40x17,5	3203
Eje primario l/derecho	1	contacto angular	15,35x11	7202
Eje primario l/izquierdo	1	radial	20x47x14	6204
Eje secundario l/derecho	1	radial	20x47x14	6204
Eje secundario l/izquierdo	1	radial	15x35x11	6202
Ruedas delantera	2	radial	17x35x10	6003RS/C3
Ruedas trasera	2	radial	17x40x12	6203RS/C3

DIMENSIONES GENERALES

Capacidad depósito 5 L. (1,32 USA gal.
(1,10 Imp. gal.

Peso 89Kg. (196 lbs.)



RECOMENDACIONES DE SERVICIO

Aunque por las instrucciones facilitadas en este Manual puede desarrollarse un adecuado mantenimiento del vehículo que a no dudar incrementará su rendimiento, hay que prever no obstante la necesaria asistencia técnica sobre el mismo. Para ello, es importante se tengan presentes los siguientes puntos:

- Toda asistencia especializada o reparación, debe ser efectuada por un Servicio Montesa debidamente autorizado. La Agencia Distribuidora en la zona informará de los Servicios Técnicos a donde puede recurrirse.
- Para garantizar el perfecto funcionamiento de todos los diferentes órganos de la motocicleta, debe recordarse que los recambios deberán efectuarse siempre con las piezas originales del modelo.
- En los pedidos de recambios será necesario detallar:
 - a) Artículo de la pieza necesaria, fácilmente localizable en las hojas de despiece del presente Manual o Catálogo.
 - b) Número de la motocicleta; fácilmente localizable sobre los cárteres motor y sobre el bastidor.

Observación:

Independientemente de lo antes indicado y aunque por su holgado diseño no lo precise, es aconsejable se realicen sobre el vehículo unas revisiones periódicas cuya frecuencia queda a criterio del usuario según sea la utilización del mismo.

Es ésta una medida preventiva que redundará, si cabe, en un mejor y más positivo disfrute de la máquina.

TABLE OF CONTENTS

	<u>Sheet Nr.</u>
INTRODUCTION	1
GENERAL DESCRIPTION	2
UTILIZATION	3
Fuel	3
Tyres pressures	3
Starting the engine	3
Gearbox	4
MAINTENANCE	5
Chain	5
Clutch	5
Spark plug	6
Brakes	6
Carburettor	6
Filter	7
Steering assembly clearance	7
GENERAL FEATURES AND DATA	8
Engine	8
Ignition	8
Spark plug	8
Carburettor	8
Adjustements and tightening torque	8
Primary drive	9
Gearbox	9
Secondary transmission	9
Wheels	9
Speed diagram	10
Bearing dimensions	11
General dimensions	11
RECOMMENDATIONS FOR SERVICE	12
LUBRICATION	-
WIRING DIAGRAM	-
PARTS BOOK	-

INTRODUCTORY

The MONTESA motorcycle which model is introduced - here do not require an excessive care for maintenance, only a minimum attention is required to insure a long - and perfect serviceable time.

With the present manual we intend to guide you about - that minimum care and, at the same time, to make a - disclosure of some technical features of your vehicle - which undoubtedly will be of utmost interest.

PERMANYER, S.A.
MONTESA Motorcycles

Remark:

All the information -both written and graphical- contended in this Manual is merely descriptive and parts and/or components of the machine herein described may change at any time.

UTILIZATION

FUEL

Use fuel of not less than 90 octane-rating for the best engine performance.

Benzol should not be used as fuel as the engine is equipped with some - synthetic rubber components.

TYRE PRESSURES

Owners can, to some extent, choose the tyre pressure according to the - terrain an which they are riding.

However, the normal pressures are given below as a guide:

	Trail		Road	
	Kg/cm2.	lbs. sq. in.	Kg/cm2.	lbs. sq. in.
Front wheel	0,55	8	0,75	11
Rear wheel	0,35 a 0,45	5 a 6	0,65	9

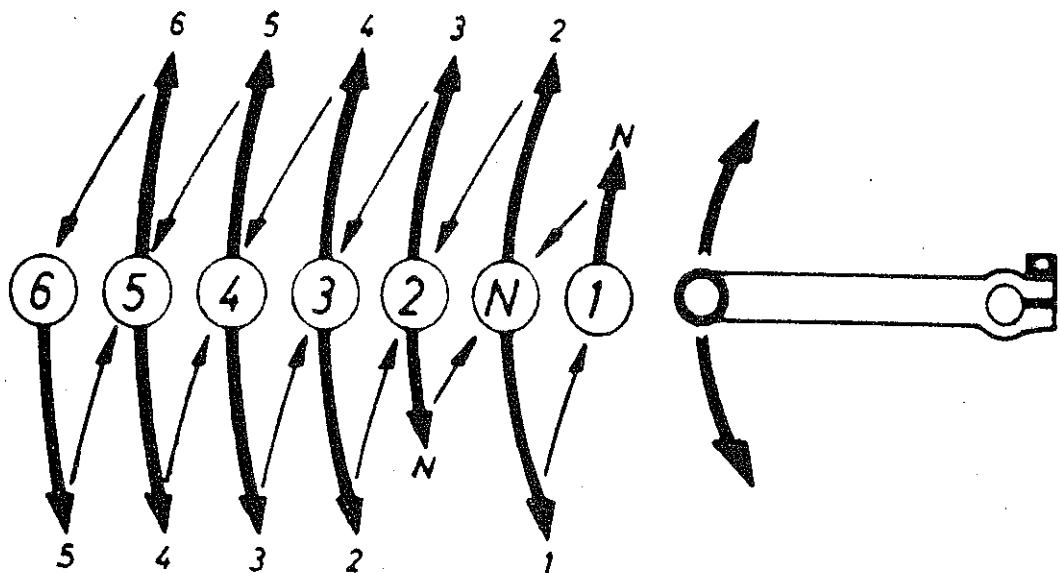
STARTING THE ENGINE

- Open the fuel tap.
- If the engine is cold, use the carburettor choke lever placed at the - righthand side of the carburettor.
- Turn the kick starter lever located on the right hand side of the engine until it can be operated.
- Kick the lever strongly (the action will be much more effective if you - position the lever so thak the piston is in its compression position).
- When the engine has warned up, raise the choke lever to its original - position.

GEARBOX

Gearbox is of 6 speeds, obtained by constant mesh pinions.

Gearbox pedal is on the left side of the engine and has to be acted according to the figure hereunder:



MAINTENANCE

CHAIN

Periodically it will be necessary to thoroughly clean it. For so doing, - take out the chain from the gearing, leaving the hook on the chain as a - reference for placing it again in the same position. Brush it with a rough and dry brush to get out the dirtiness. Plunge the chain in a petroleum - and let it drain. It will then be in position to be lubricated again, which is to be done as follows: plunge the chain in a SAE-40 oil bath (the same as for the carburating compound), stirring it freely to assure the oil - penetrating into each joint. Take the chain out from the oil bath, let it - drain and mount it in the same sense and position as before.

The tension of the chain, must also be regularly controlled. For its - tensioning, act as follows:

Loosen the nuts of the axle and anchoring on the frame. Spin the cams until the chain has its correct tension.

Before adjusting the parts, check that tensioning of the chain is uniform at any position, this by spinning the wheel so that it is not too tense at - any point.

It is important that the rear wheel is perfectly centered in order to conserve a correct allineation of the two wheels. So, it is indispensable - that the two mentioned cams, which are used for tensioning the chain, - are in the same position, that is, their legs are equally inclined. Some defects or inconvenients can arise from a misplacement, such as the - rubbing of the chain against the protector, the chain jumping off, and so on.

CLUTCH

The clutch grip shall always have a clearance of 1 to 2mm. If this clearance is excessive you cannot properly declutch, and if it is minimal or null, it risks to slip. Therefore, periodically it will be advisable to check this - clearance and, should it is too large, it will then be necessary to tighten the cable by means of the tightener mounted to that effect at the end of the case near the handlebar or guide.

SPARK PLUG

Every 250 Km. it needs to be revised and cleaned, checking the electrodes gap. This must be of $0,5 \pm 0,6$ mm. It is recommended to replace it every 1.000 Km. approximately.

BRAKES

To use the brakes with safety and efficiency, it is convenient that the respective commands have a short throw until they start to act; this is obtained by a correct regulation which enables to compensate the fret endured by the shoes.

Rear brake, or foot-brake, is tightened by means of the nut placed at the rear end of the acting cable.

To tighten the front brake, or hand-brake, it is necessary to act the tightener at the end of the cable, on the handlebar.

Once these rectifications have been made, it is necessary to check that the wheels can freely spin.

Periodically is convenient to oil the cam shaft by the oiler located on the shoe-carrier plate. Also periodically (after each competition) it is suitable to take out the wheels, this enabling to clean the drums, to check the condition of the brake shoes and to slightly grease all the whirling points with SAE-40 oil.

CARBURETTOR

The handling of the carburettor by then owner, may consist in deobstruct any conduit of it, leaving any eventual variation of its adjustment to the specialized shop of the Montesa service.

The points which may easilerly be obstructed are: the petrol entrance filter and the slow speed and main jet.

Once the carburettor is removed out from the engine, the petrol entrance filter is on the coupler of the petrol entrance to the cask of the carburettor and for its dismantling, it is needed to unscrew the fixing bolt. Remove the filtering stuff ring from its inner part and clean it most gently for not to damaged it. Afterwards mount it again most carefully.

To deobstruct or to clean the slow speed and main jet, it will also be necessary to remove the carburettor from the engine. After so doing, remove the tank from the carburettor and you will gain access to the slow speed and main jet. To deobstruct them it is necessary to blow through their central hole, once they are dismantled.

To effect this operation, never use either wires nor any other hard object, for they could modify or damage the little passage conduit of the carburant thereupon altering the working of the engine.

Have in mind that you must shut the entrance of the admission pipe while - the carburettor is out, in order to avoid the entrance of odd objects in the interior of the cylinder.

AIR INTAKE FILTER

It is very important to periodically verify (after each racing) the perfect working of this element, therefore its filtering element must always be - cleaned.

Easy access to air filter is possible by lifting the tank seat unit once the two rear elastic clamps are unfastened, thus said unit pivoting at the front and its lifted position being retained by inserting a cylindrical - object - bolt pencil ect. - in a hole provided in the front.

STEERING ASSEMBLY CLEARANCE

It is convenient to periodically verify the steering assembly, since the - vibrations while on working may cause a slightly loosening of it this - resulting, further to an unpleasant handling, in having the ball bearings damaged.

Leaning the motorcycle so as the front wheel is lifted up and holding the low part of the fork, you will be able to check the steering clearance, - pulling frontwards and rearwards alternately.

If the clearance needs to be modified, when having the handlebar dismantled, loose the upper clamp holding nut. Upon completion of this, tighten or - loosen, as needed, the blocking nut of the steering bearing.

Tighten again the upper clamp holding nut and verify once more the steering clearance repeating the above operations if they are not correct.

To adjust the steering clearance, some special tools are required, it is therefore advisable, should you do not have same, to have a specialized shop repair it.

GENERAL FEATURES AND DATA

ENGINE

Cycle	2 stroke
Cylinder	single
Bore	78 mm.
Stroke	64 mm.
Capacity	305,8 c. c.
Compression ratio	9:1

IGNITION

Alternator flywheel	MOTOPLAT 9600456
Points contacts gap	0,4 mm. (0,0157 in.)
Spark advance at t. d. c.	1,8 mm. (17°30' over flywheel)

SPARK PLUG

Bosch thermic grade	160 + 175
Electrodes gap	0,5 + 0,6 mm. (0,0216 in.)
Thread	14M(x1,25) x 19

Recommended types:

LODGE	CLNY
CHAMPION	N-12Y

CARBURETTOR

Make	AMAL
Type	2626/402
Diffuser diameter	27 mm.
Main jet	145
Low speed jet	20
Gas valve	3,5
Sprayer	107
Position needle	U3

ADJUSTMENTS AND TIGHTENING TORQUE

Minimum diametral clearance between piston and -cylinder	0,03 mm. (0,0012 in.)
Maximum whipping crankshaft ends mounted on -the crankcase	0,03 mm. (0,0012 in.)

Recommended tightening torque:

	m. Kp.	ft -lbs.
- Cylinder fixing nuts	2 to 2,5	14,5 to 18
- Cylinder head fixing nuts	3 to 3,5	22 to 25,5
- Crankshaft pinion nut	8	58
- Magneto flywheel nut	9	65,3
- Clutch plate nut	2 to 2,5	14,5 to 18
- Counter sprocket nut	7	50,7

PRIMARY DRIVE

Type	by helicoidal gearings
Pinion crankshaft	20 teeth
Clutch toothed gear	64 teeth
Transmission ratio	3,20

GEARBOX

Number of speeds 6

PINION	PRIMARY	SECONDARY	RATIO
1st gear	16-18-11 teeth	21-23-23 teeth	3,506
2nd "	18-18-11 "	19-23-23 "	2,820
3rd "	21-18-11 "	16-23-23 "	2,035
4th "	16 "	21 "	1,312
5th "	18 "	19 "	1,055
6th "	21 "	16 "	0,761

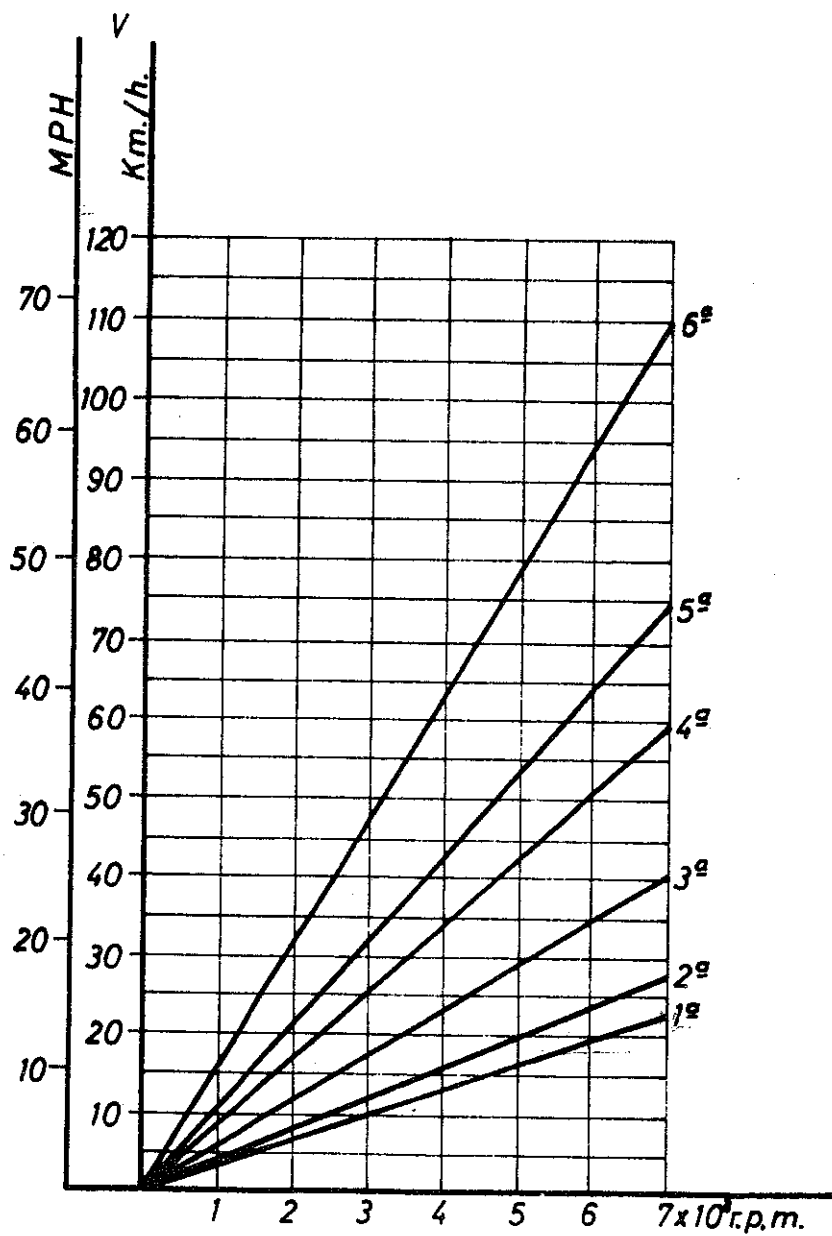
SECONDARY TRANSMISSION

Counter sprocket	10 teeth
Toothed gear on rear hub	33 teeth
Chain (pitch)	15,875 mm. (5/8")
-roller diameter	10,16 mm. (0,400")
-face between plates	6,48 mm. (0,255")

WHEELS

	Rim	Spokes		Tyres	
		Quantity	Dimensions(mm.)	Type	Dimensions
Front wheel	WM1/1.6	36	3,5 x 231	trial	2,75"x21"
Rear wheel	WM2/1.85	36	3,5 x 194	trial	4,00"x18"

DIAGRAMA DE VELOCIDADES
SPEED DIAGRAM
DIAGRAMME DE VITESSES



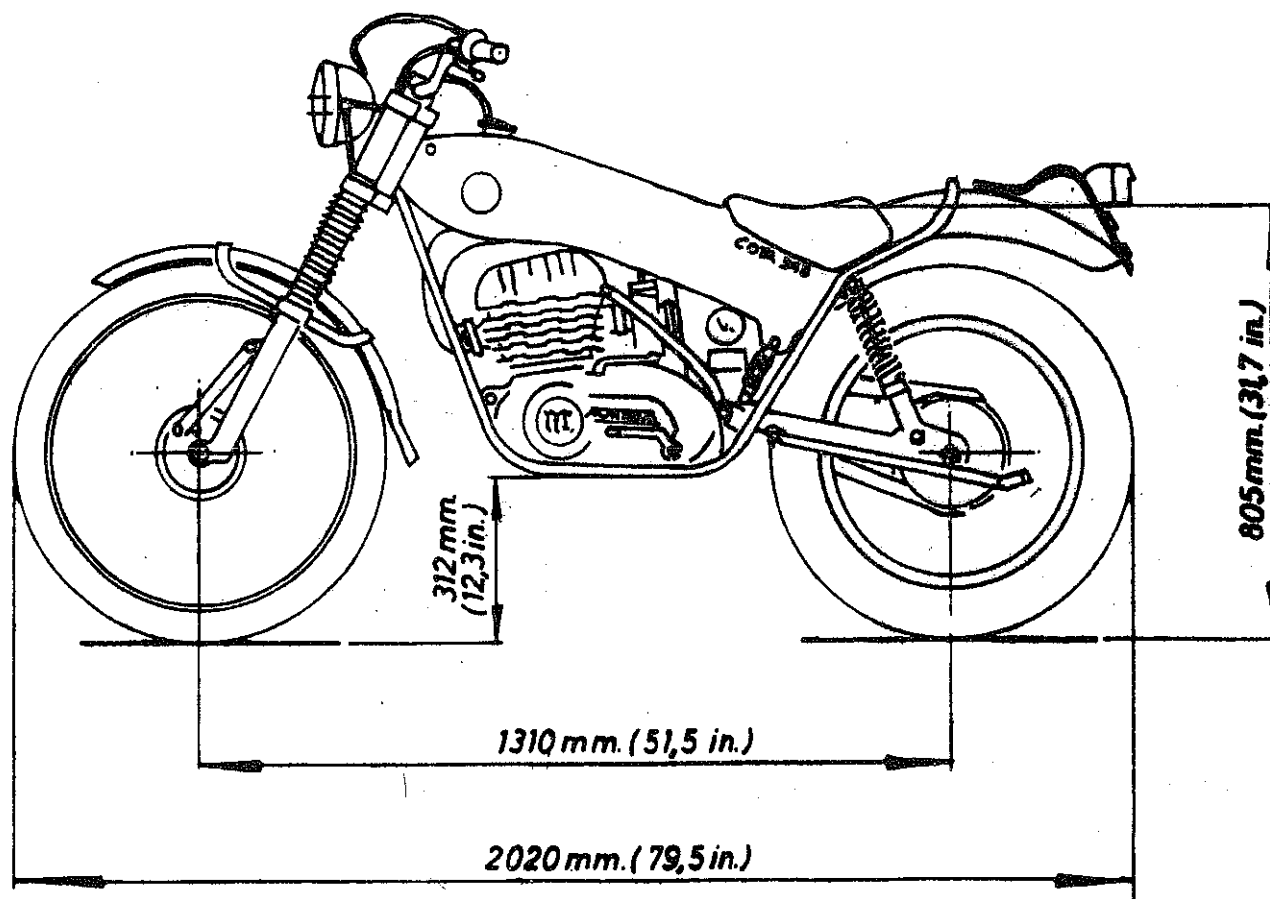
BEARING DIMENSIONS

	Quantity	Type	Dimensions	Number
Crankshaft	2	radial(-3set)	25,x52x15	6205/C-3
Clutch toothed gear	1	double row	17x40x17,5	3203
Main shaft, right side	1	angular interface	15x35x11	7202
Main shaft, left side	1	radial	20x47x14	6204
Secondary shaft, right side	1	radial	20x47x14	6204
Secondary shaft, left side	1	radial	15x35x11	6202
Front wheel	2	radial	17x35x10	6003RS/C3
Rear wheel	2	radial	17x40x12	6203RS/C3

GENERAL DIMENSIONS

Tank capacity 5L. { 1,32 USA gal.
1,10 Imp. gal.

Weight 89Kg.(196 lbs.)



RECOMMENDATIONS FOR SERVICE

Although with the instructions given in this Manual you can develop an adequate maintenance of the vehicle, which undoubtedly will increase its performance, nevertheless the necessary technical assistance should be forecast. It is therefore important to bear in mind the following points:

- Any specialized assistance or repair must be carried out for a Montesa Service duly authorised. The Distributor in the area will inform you on the Technical Services you should contact.
- To guarantee a perfect running of all the different elements of the motorcycle, you should not forget that replacements must be always made with original parts of model.
- When placing parts orders, always specify:
 - a) Part item, easy to find out in the exploded sheets of this Manual.
 - b) Motorcycle serial number marked over crankcases and frame.

Remark:

Apart from the foregoing, and although due to its adequate design it is not required, it would be advisable to periodically check the vehicle in a frequency left at the owner's will according to how the machine is used.

This is a preventive measure which will redound, if this is still possible, in a better and more positive enjoyment of the motorcycle.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page No.</u>
PRESENTATION	1
DESCRIPTION GENERALE	2
UTILISATION	3
Carburant	3
Pression des pneus	3
Mise en marche du moteur	3
Boîte de vitesses	4
ENTRETIEN	5
Chaine	5
Embrayage	5
Bougie	6
Freins	6
Carburateur	6
Filtre d'entree d'air	7
Adjustement du jeu de la direction	7
CARACTERISTIQUES ET DONNES GENERALES	8
Moteur	8
Allumage	8
Bougie	8
Carburateur	8
Reglages et couples de serrage du moteur	8
Transmission primaire	9
Boîte de vitesses	9
Transmission secondaire	9
Roues	9
Graphique de vitesses	10
Roulements	11
Dimensions generales	11
RECOMMANDATIONS POUR LE SERVICE	12
LUBRIFICATION	-
SCHEME INSTALLATION ELECTRIQUE	-
CATALOGUE DE PIECES DETACHEES	-

PRESENTATION

Le nouveau modèle de la motocyclette MONTESA que nous présentons n'exige pas des soins extraordinaires pour son entretien; il suffit d'avoir un minimum d'attention pour garantir une longue et parfaite période d'utilisation.

Avec ce manuel de service nous nous sommes proposés de vous instruire sur ce minimum de soins nécessaires et de vous informer aussi sur quelques caractéristiques techniques de votre véhicule qui vont sans doute vous intéresser.

PERMANYER, S. A.
Motocyclettes MONTESA.

Observation:

Les instructions et caractéristiques de ce manuel sont données sans engagement de notre part pouvant quelques pièces ou éléments de la machine être modifiés sans avis préalable.

DESCRIPTION GENERALE

Le moteur, monocylindrique à deux temps, a un cylindrée de 305,8 cc. avec un alésage de 78 mm. et une course de 64 mm. L'allumage est par magneto-alternateur à volant, à bobine H.T. extérieure.

El est monté sur un cadre en tubes d'acier courbés et soudés entre eux électriquement. Du type à double berceau très robuste et à la fois léger.

La suspension avant est à fourche télescopique MONTESA et la derrière à fourche oscillante avec amortisseurs hydrauliques à double effet et tension initiale réglable.

Le carburateur concentrique avec diffuseur de 27 mm. avec starter incorporé a sa prise d'air à travers du filtre placé sous le réservoir près du siège.

La boîte est à six vitesses "en cascade", avec pignons en prise constante. La distribution des vitesses a été étudiée pour pouvoir s'adapter parfaitement au trial et en outre pour être utilisable confortablement lors de vos déplacements.

Ce modèle incorpore un embrayage à disques multiples en acier, en bain d'huile, avec ressorts à tension constante, donnant un remarquable rendement et une grande efficacité.

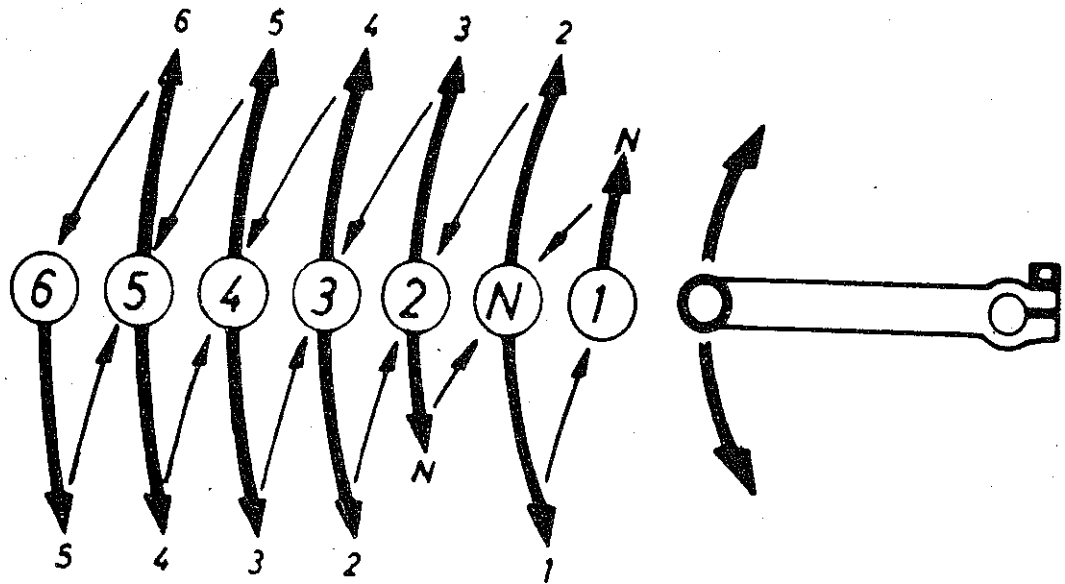
Les freins sont à expansion interne avec un diamètre de surface de friction de 110 mm.

Le véhicule en son ensemble, par sa ligne, ses proportions, sa légèreté et ses éléments d'ensemble, est le résultat d'une étudiée et expérimentée labeur de création dans le camp du motocyclisme sportif fr montagne.

BOITE DE VITESSES

La boîte est à six vitesses, obtenues au moyen de pignons en prise constante.

La pédale de la boîte est placée au côté gauche du moteur et on doit l'actionner d'après la figure ci-dessous:



UTILISATION

CARBURANT

Pour une meilleure performance du moteur, il est recommandable d'employer - une essence no inférieure à 90 octanes.

Etant donné que le moteur a quelques pièces en caoutchouc synthétique, il - ne faut pas employer le Benzol comme carburant.

PRESSIION DES PNEUS

Jusqu'à un certain degré la pression des pneus sera décidée par le pilote, - en consonance avec les caractéristiques du terrain.

On peu nonobstant considérer comme normales, à titre d'indication, les - pressions suivantes:

	Montagne (trial)		Route (desplacements)	
	Kg/cm2.	lbs. sq. in.	Kg/cm2.	lbs. sq. in.
Roue avant	0,55	8	0,75	11
Roue arrière	0,35 à 0,45	5 à 6	0,65	9

MISE EN MARCHE DU MOTEUR

- Ouvrir le robinet d'essence.
- Avec un moteur froid, utiliser la commande à air emplacedée à côté droit - du carburateur.
- Faire tourner le levier du kick, placé au côté droit du moteur, jusqu'à - atteindre la position d'actionnement.
- Appuer avec force sur la pédale du levier du kick. Pour une meilleure effi - cacité, on devrait choisir le moment ou le piston se trouve à la phase de - compression; une plus grande résistance sur le levier en est l'indication.
- Quand le moteur deviendra chaud, lever la commande à air la remettant à sa place originelle.

BOUGIE

Tous les 250 Km. il faudra faire une révision et un nettoyage de la bougie, en vérifiant la séparation des électrodes. Celle-ci devra être de 0,5 + 0,6 mm.

Il est recommandable de la remplacer tous les 1.000 Km. environ.

FREINS

Pour pouvoir user les freins avec toute sûreté et efficacité, il est très -
convénient que les commandes aient un parcours très court avant de com-
mencer à fonctionner; cela pouvant s'obtenir par un réglage correct qui -
permette compenser le grippage des fourrures du frein.

Le frein arrière, ou de pied, se tend au moyen de l'écrou placé au bout -
arrière du câble de commande.

Pour tendre le frein avant, ou de main, commandez le tendeur placé au -
bout de la fourrure, sur le guidon.

Après avoir fait ces corrections, on doit s'assurer que les roues puissent
tourner librement.

Périodiquement il faut faire le graissage de l'axe des excentriques moyen
nant un graisseur placé sur le plateau porte-mâchoires, aussi périodique-
ment (après chaque course), il est souhaitable d'enlever les roues dans le
but de nettoyer l'intérieur des tambours, vérifier l'état des fourrures du -
frein et lubrifier légèrement tous les points de rotation avec de l'huile SAE-
40.

CARBURATEUR

La manipulation du carburateur par l'utilisateur peut consister à désobstruer
quelque conduit, en laissant à l'atelier spécialisé du Service Montesa -
n'importe quelle variation du réglage.

Les points qui peuvent s'obstruer plus facilement sont: le filtre d'entrée
de l'essence et les gicleurs principal et de marche lente.

Une fois le carburateur enlevé du groupe moteur, le filtre d'entrée de -
l'essence se trouve dans le raccord d'arrivée de celle-ci à la cuve du car-
burateur et pour le démonter il faut dévisser le vis qui le fixe. Enlevez -
l'anneau d'étouffement filtrant de son intérieur et nettoyez-le très soigneuse-
ment pour ne pas l'endommager.

Après montez-le à nouveau avec le même soin.

CARACTERISTIQUES ET DONNES GENERALES

MOTEUR

Cycle	deux-temps
Cylindres	un
Alésage	78 mm.
Course	64mm.
Cylindrée	305,8 c. c.
Relation de compression	9:1

ALLUMAGE

Volant alternateur	MOTOPLAT 9600456
Séparations des contacts du rupteur	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avancement de l'étincelle au p.m.s.	1,8mm. (17°30' sur volant)

BOUGIE

Dégre thermique Bosch	160 + 175
Séparations des électrodes	0,5 + 0,6 mm. (0,0216 in.)
Vis	14M (x 1,25) x 19

Types recommandés:

LODGE	CLNY
CHAMPION	N-12Y

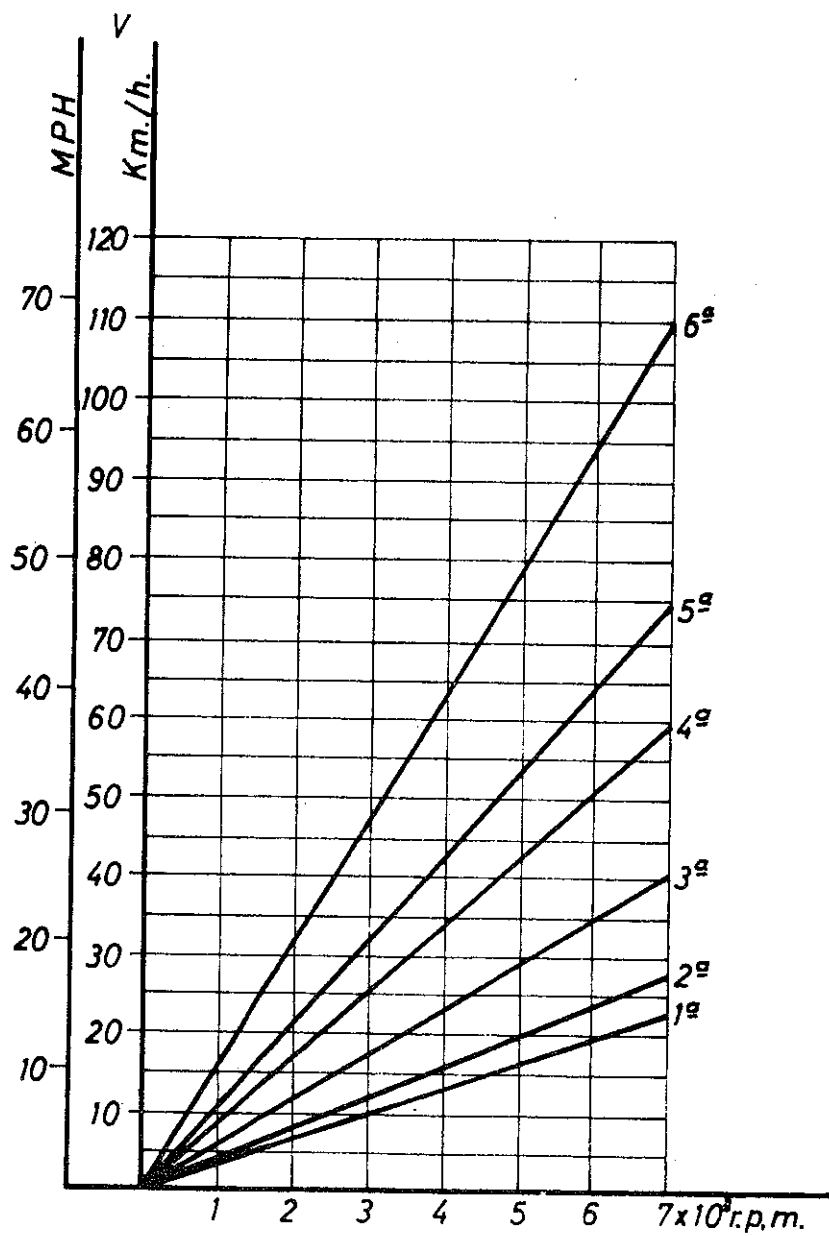
CARBURATEUR

Marque	AMAL
Type	2626/402
Diamètre du diffuseur	27mm.
Gicleur principal	145
Gicleur ralenti	20
Boisseau	3,5
Pulvérisateur	107
Aiguille de position	U3

REGLAGES ET COUPLES DE SERRAGE DU MOTEUR

Jeu diamétral minimum entre le piston et le- cylindre	0,03mm. (0,0012 in.)
Faux rond maximum des points du vilebrequin- monté aux carters	0,03 mm.(0,0012 in.)

DIAGRAMA DE VELOCIDADES
SPEED DIAGRAM
DIAGRAMME DE VITESSES



RECOMMANDATIONS POUR LE SERVICE

Bien qu'en suivant les instructions données dans ce Manuel on peut développer un adéquat entretien du véhicule qui va sans aucun doute augmenter son rendement, il faut néanmoins prévoir la nécessaire assistance technique. Pour cela il est important de se rappeler des points suivants:

- Toute assistance spécialisée ou réparation doit être effectuée par un Service Montesa dûment autorisé. Le Distributeur dans la zone vous informera des Services Techniques auxquels vous pouvez vous adresser.
- Pour garantir un parfait fonctionnement des divers éléments de la motocyclette, il faut se rappeler que les remplacements doivent toujours s'effectuer avec des pièces originelles du modèle.
- Sur les commandes de pièces détachées, il faut spécifier clairement:
 - a) article de la pièce, que l'on peut facilement trouver sur les feuilles d'écartement de pièces de ce Manuel.
 - b) numéro de fabrication de la motocyclette, marqué sur les carters et le cadre.

Observation:

Outre ce qu'on a exposé et bien que par son adéquat dessin cela ne soit pas nécessaire, il serait conseillable de réviser périodiquement la motocyclette, avec une fréquence à volonté de l'usager et d'accord avec l'emploi du véhicule.

Celle-ci est une mesure préventive qui va tourner au profit, s'il est encore possible, d'une meilleure et plus positive jouissance de la motocyclette.



MOTOCICLETAS
MONTESA

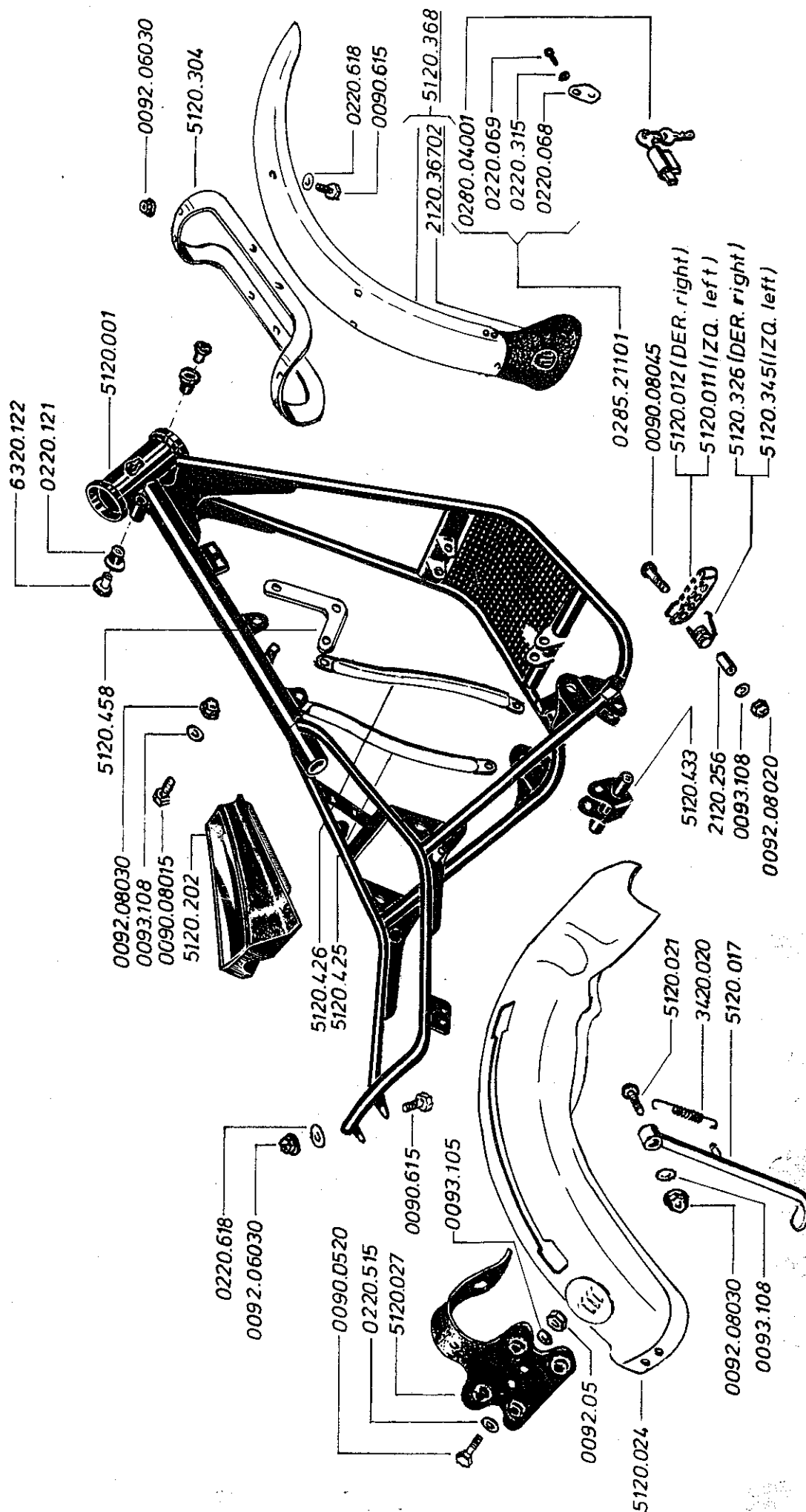
=====

CATALOGO DE PIEZAS
PARTS BOOK
CATALOGUE DE PIECES

=====

PERMANYER, S. A. -Motocicletas Montesa
Avd. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España



Modelo

COTA 348

GRUPO BASTIDOR I
FRAME GROUP I
GROUPE CADRE I

51M4722

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

2

MODIF. N.º

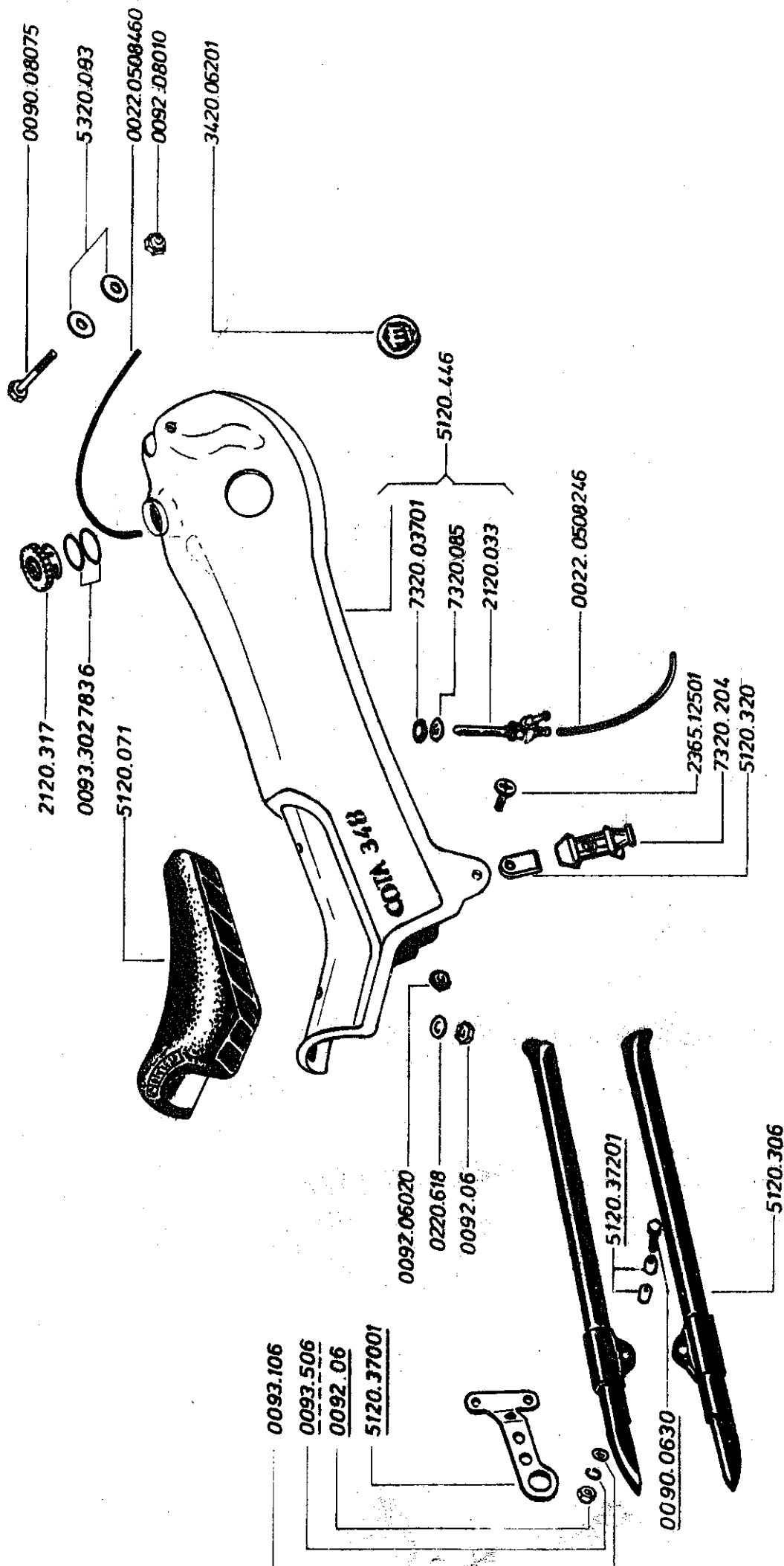
Comentarios de modif. - Hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001



PERMANER S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



Modelo

COTA 348

51M6828

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

MODIF. N.º 1

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice a la modif. - feuille n.º

10

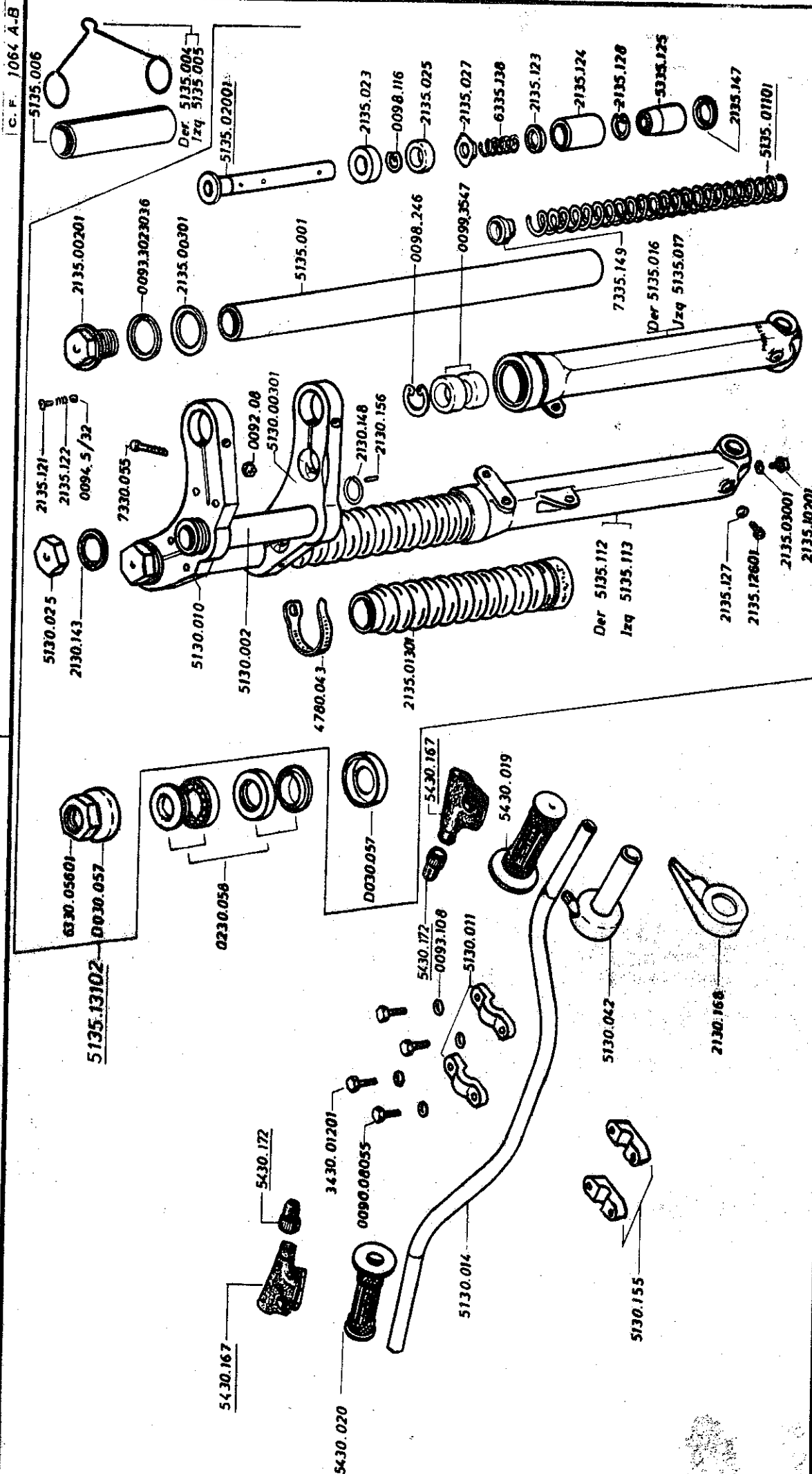
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M6828

GRUPO BASTIDOR II
FRAME GROUP II
GROUPE CADRE II



PERMANER, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



COTA 348

Modato

51M7200

**GRUPO DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA
STEERING AND FRONT SUSPENSION GROUP
GROUPE DIRECTION ET SUSPENSION AVANT**

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

**Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour échange depuis le**

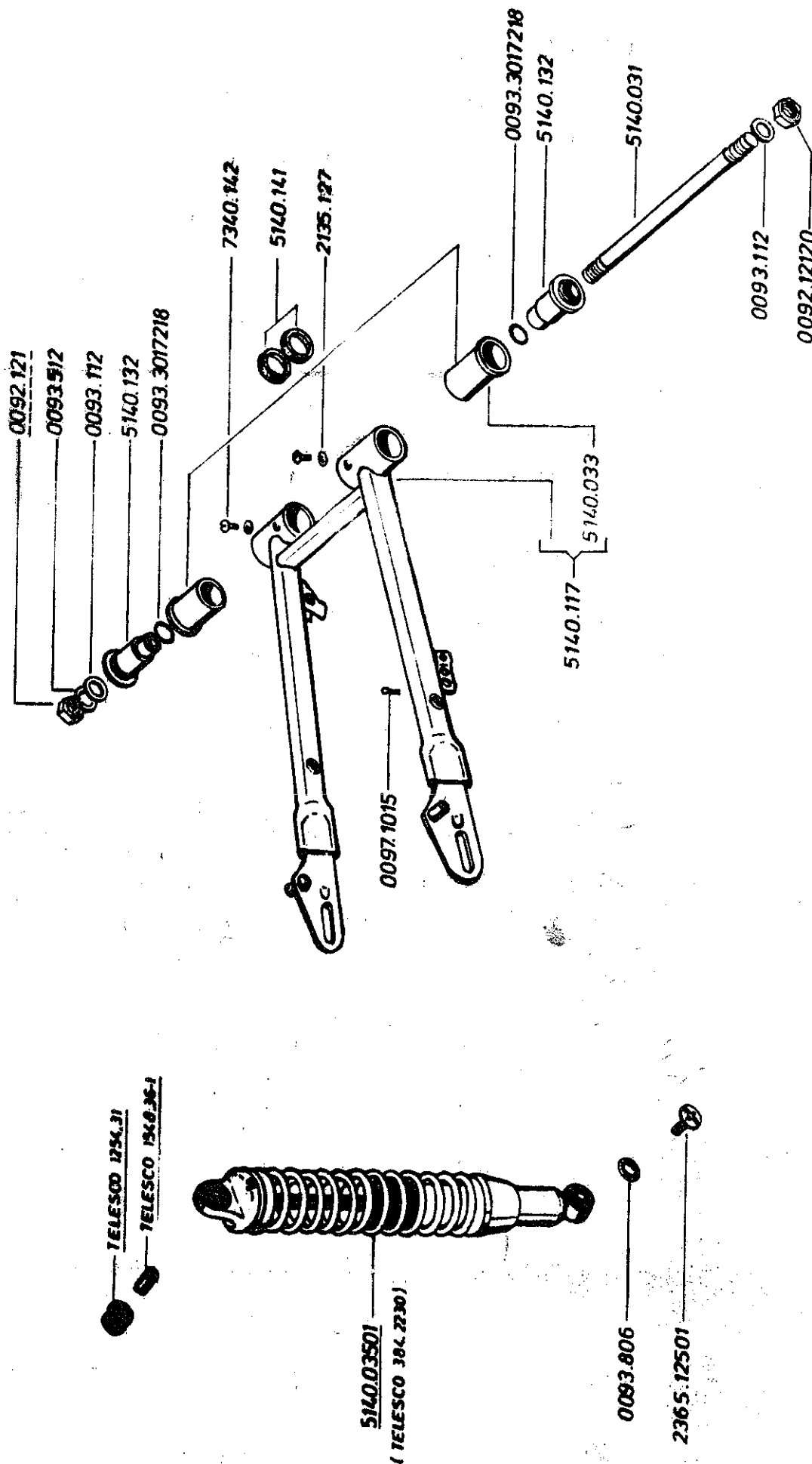
11 12

MODIF. N.º 3

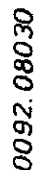
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

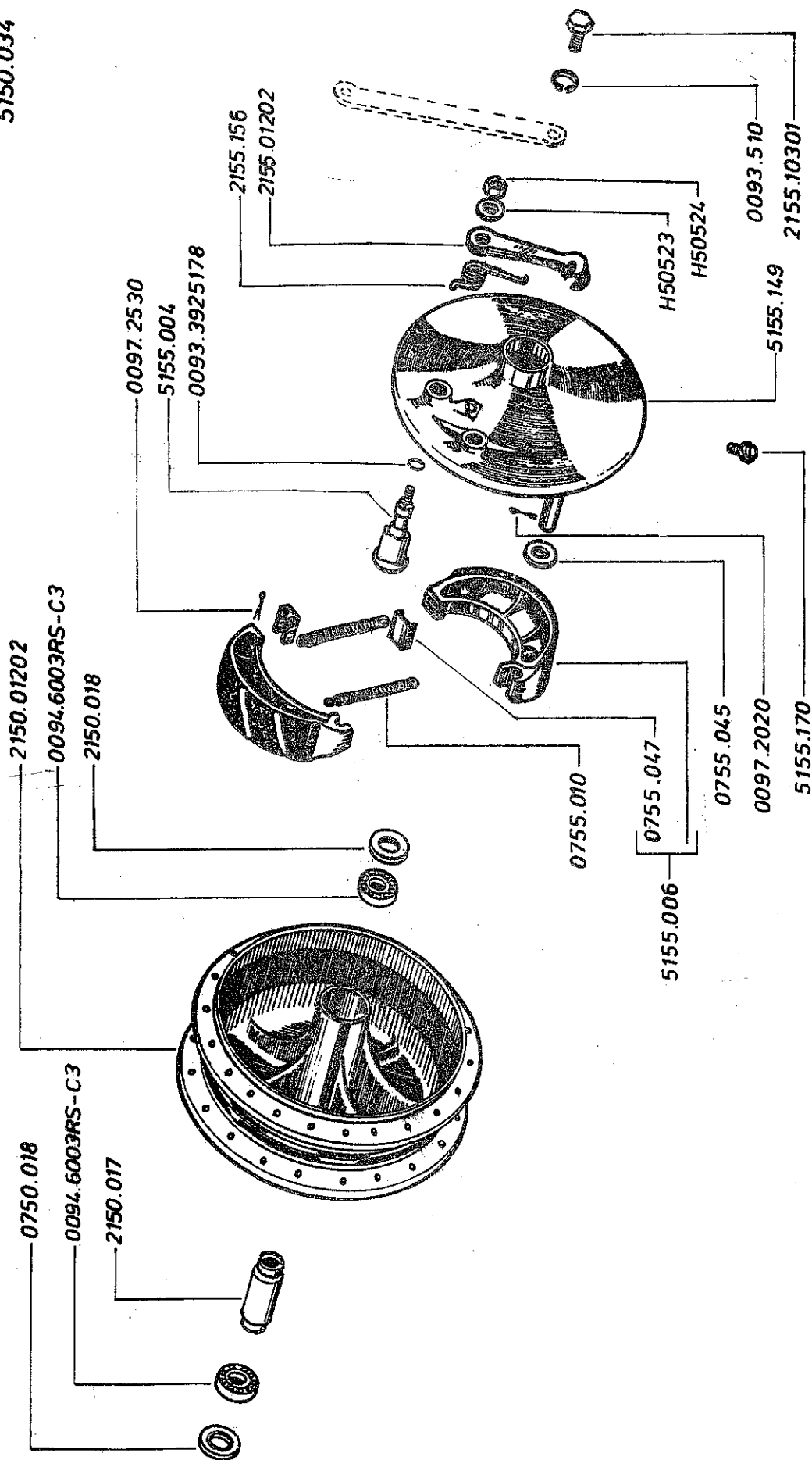


PERMANYER, S. A.
DE IND. MEC
Montesa

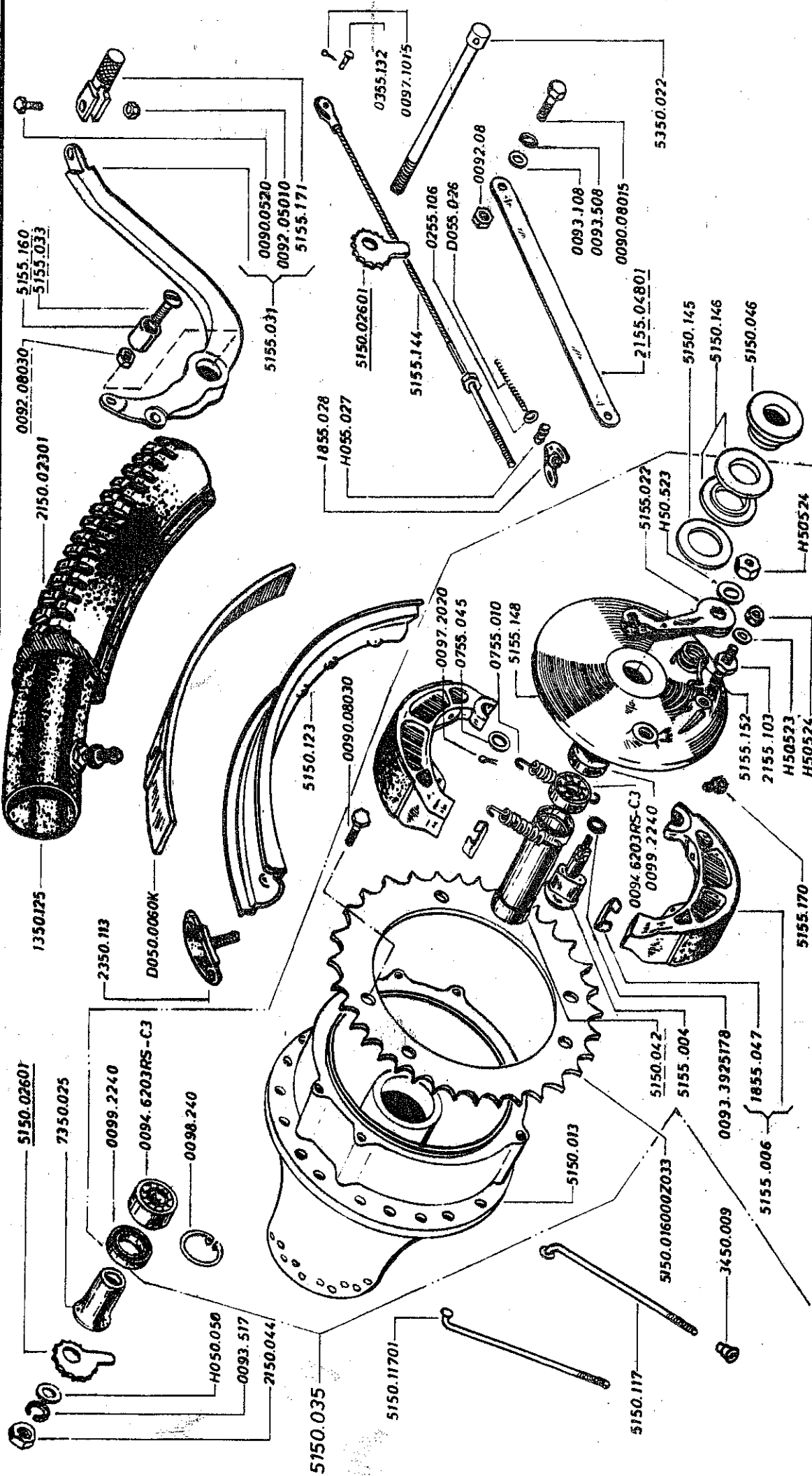


	MODIF. N.º 1	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie	51M7200	Modelo COTA 348	51M0001	Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour réchange depuis le	9	GRUPO SUSPENSION TRASERA REAR SUSPENSION GROUP GROUPE SUSPENSION ARRIERE
---	---	---	----------------	--------------------------------------	----------------	--	----------	---





	MODIF. N.º —	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie	51M0001	Modelo COTA 348
PERMANEX S.A. DE IND. M.C. Montesa		Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour échange depuis le	51M0001	DESPIECE CUBO RUEDA DELANTERA EXPLODED FRONT WHEEL HUB ECARTEMENT DU MOYEU DE ROUE AVANT



Magdalo

51M7200

**Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie**

MODIF. N.º 3

PERMANYER, S. A.
DE IND MEC
Montesa

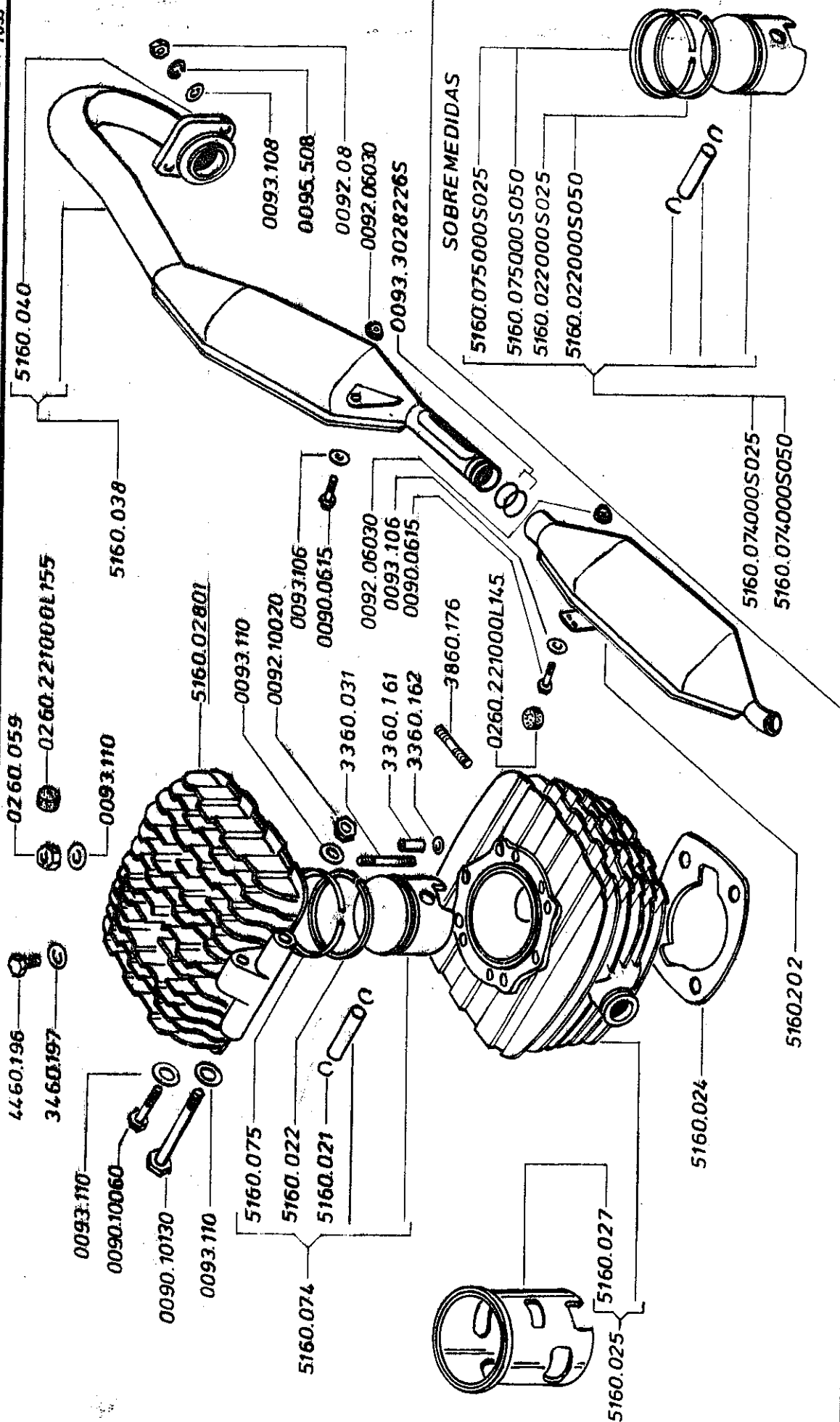
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice a la modif. - feuille n.º

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting
Util pour échange depuis

51M0001

**GRUPO RUEDA TRASERA
REAR WHEEL GROUP
GROUPE ROUE ARRIERE**

COTA 348



COTA 348

Modelo

51M5025

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

MODIF. N.º

1

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice a la modif. - feuille n.º

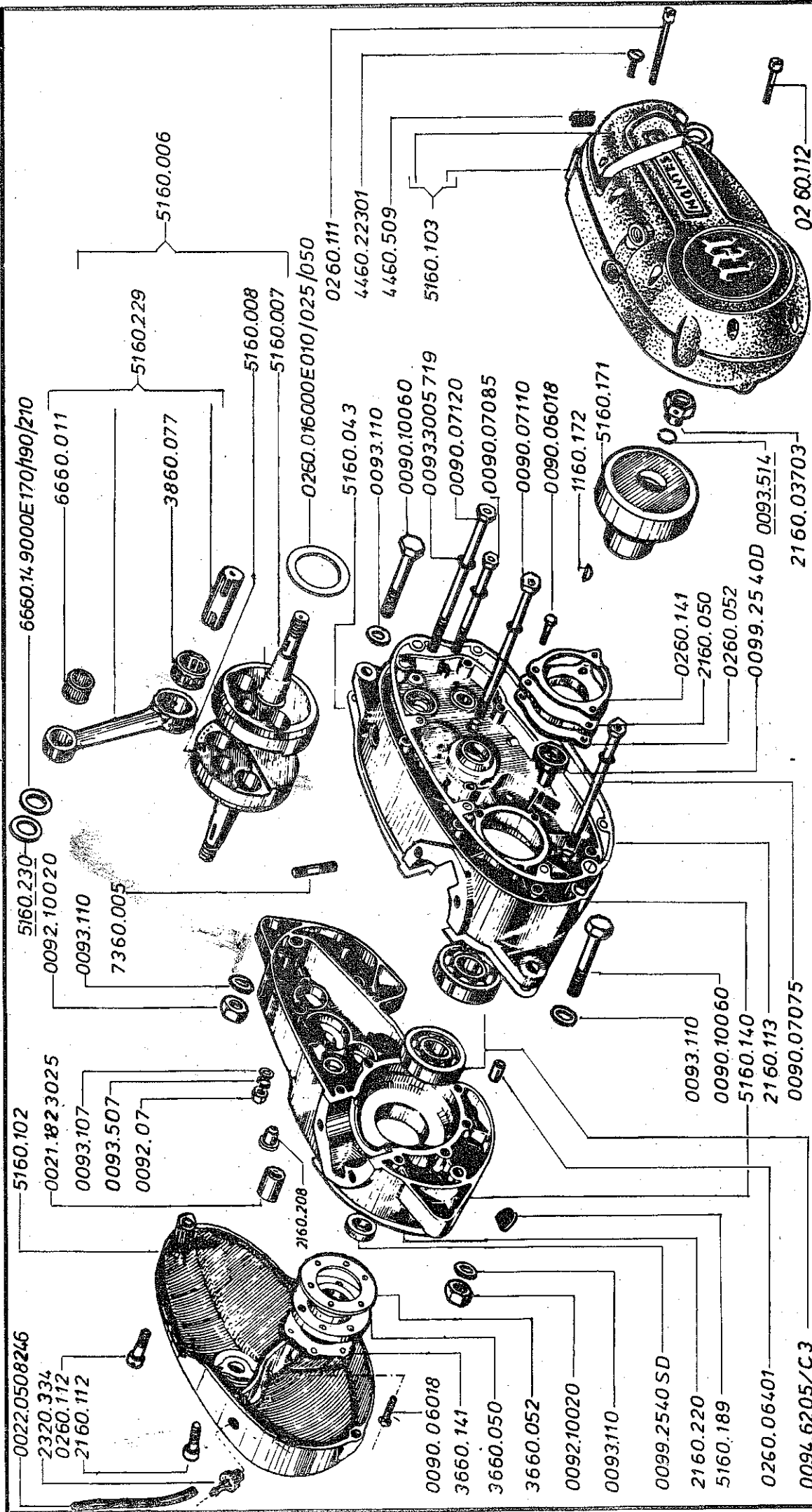
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

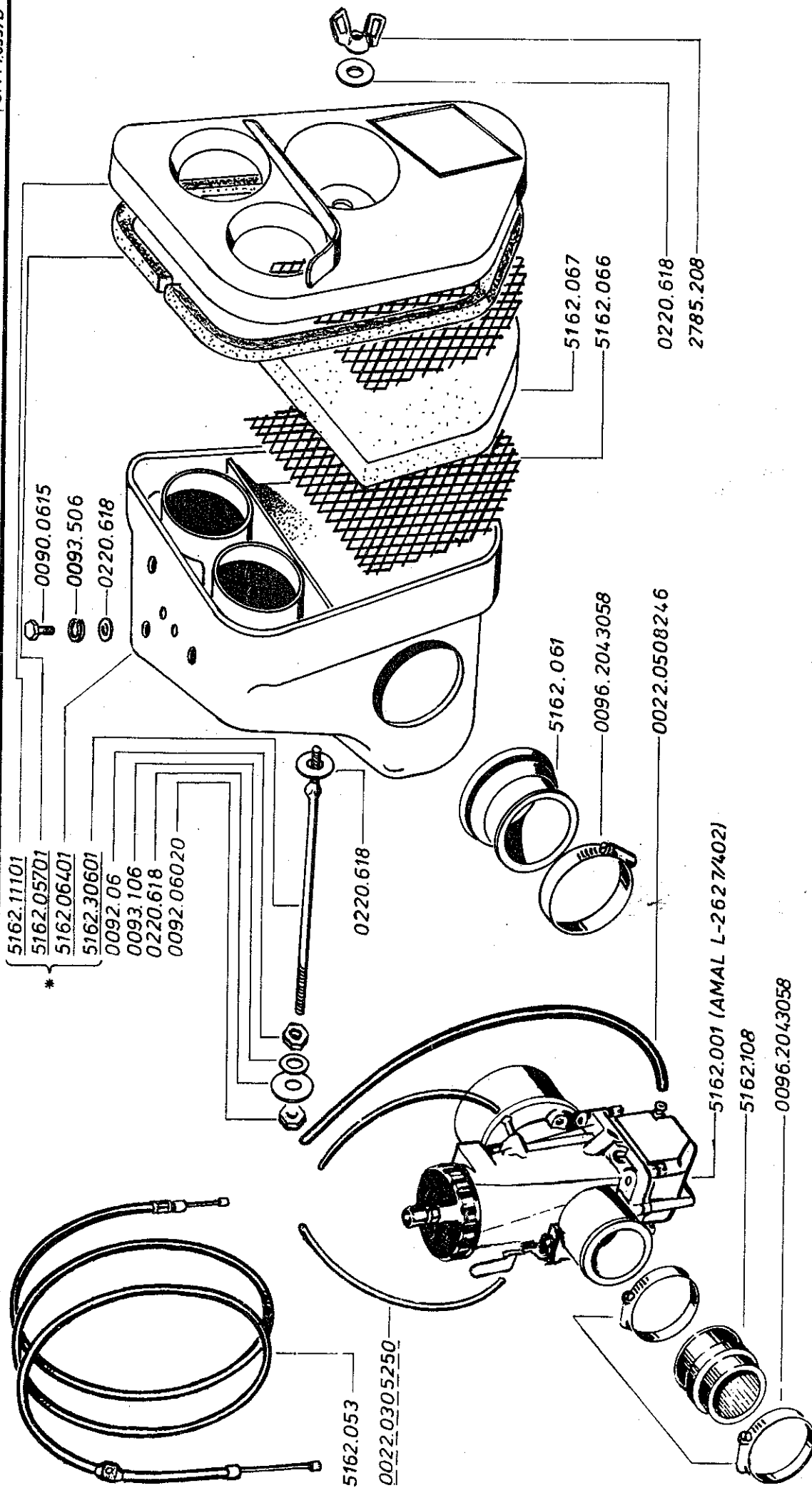
GRUPO MOTOR I
ENGINE GROUP I
GROUPE MOTEUR I



PERMANEE S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



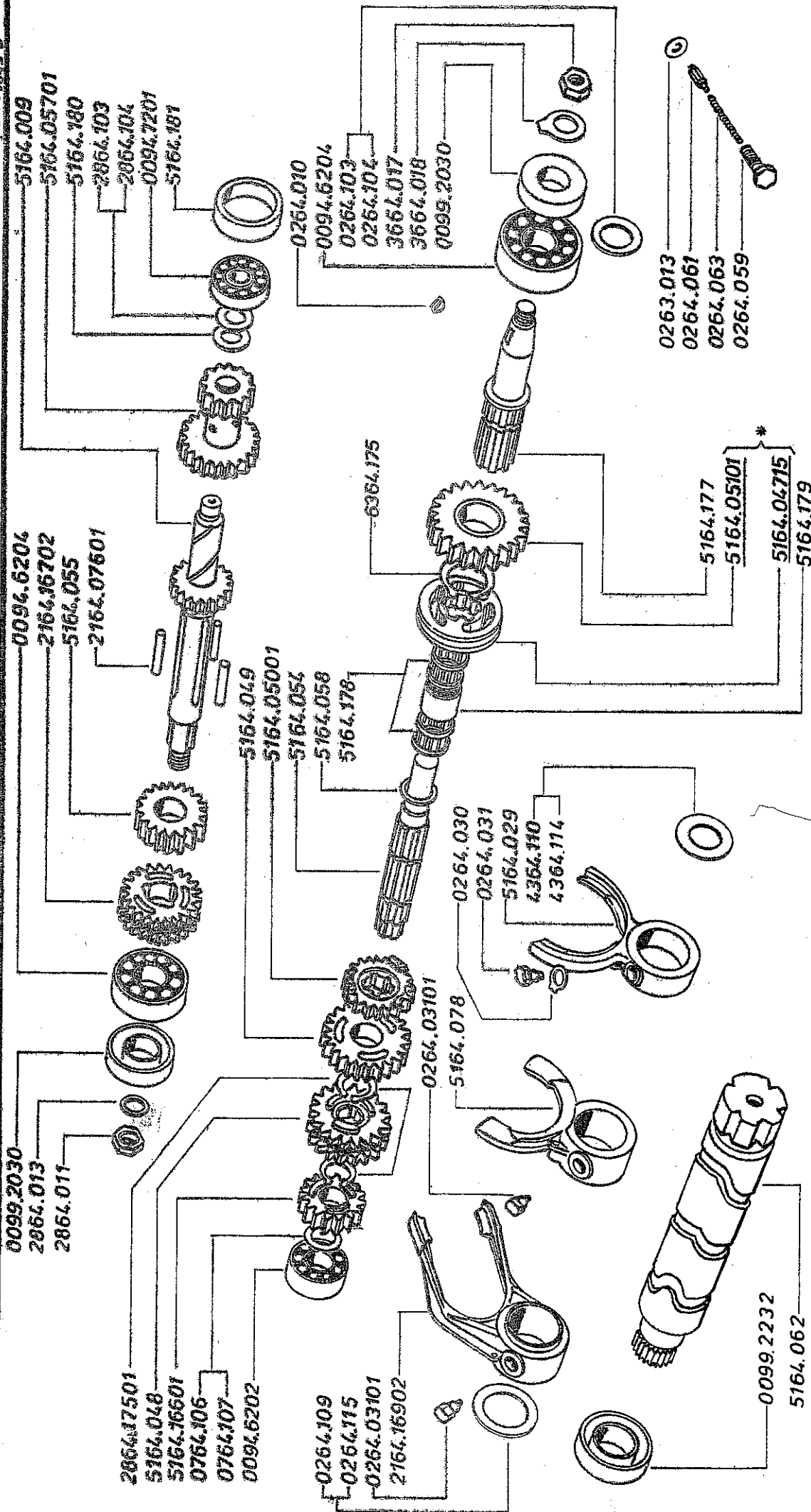
PERMANET, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º 2	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie	—	Modelo COTA 348	Comentarios de modif. - hoja n.º Remarks on modif. - sheet n.º Notice a la modif. - feuille n.º 4 Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour réchange depuis le 51M0001 GRUPO MOTOR II ENGINE GROUP II GROUPE MOTEUR II
---	--	--	--	--	--



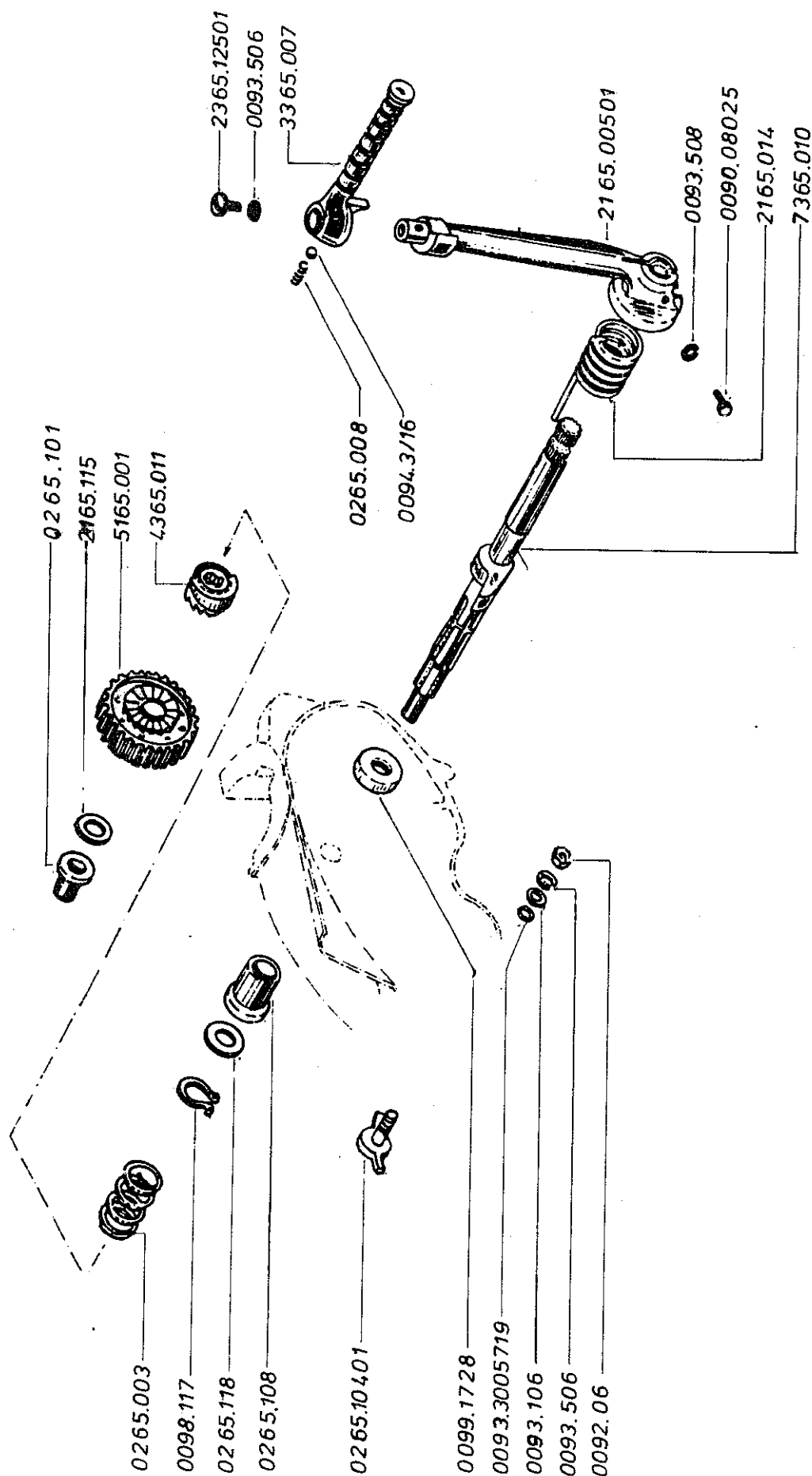
 PERMANEX, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º 1	Comentarios de modif. - hoja n.º Remarks on modif. - sheet n.º Notice à la modif. - feuille n.º 1	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie	51M3132	Modelo COTA 348	GRUPO CARBURACION CARBURETION GROUP GROUPE CARBURATION
---	----------------------------	---	---	----------------	--------------------------------------	---

51M3132
#51M0001

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le



 PERMANENT, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º 2 Comentarios de modif. - hoja n.º Remarks on modif. - sheet n.º Notice a la modif. - feuille n.º	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numéro de serie 51M5707	Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour réchange depuis le 51M5707 *51M0001	Modelo COTA 348 GRUPO CAMBIO DE VELOCIDADES TRANSMISSION GROUP GROUPE BOITE DE VITESSES
--	--	---	---	---



Modelo

51M0001

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

MODIF. N.º

—

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice a la modif. - feuille n.º

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

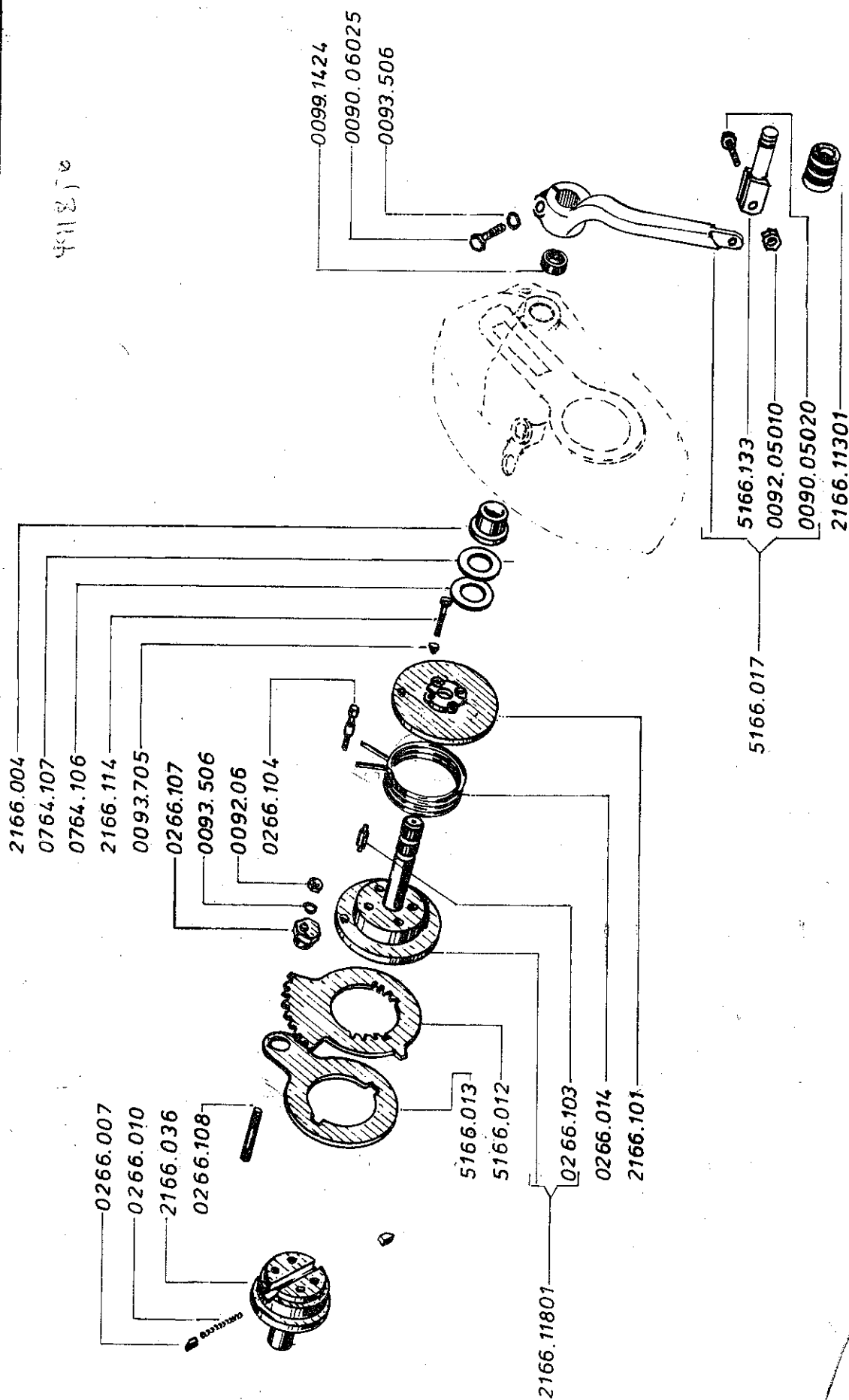
COTA 348

GRUPO PUESTA EN MARCHA
KICK STARTER GROUP
GROUPE DEMARREUR



PERMANIER, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

491276

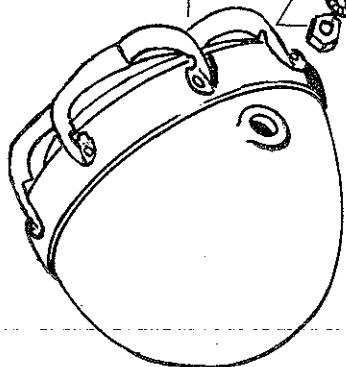


 PERMANER, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie	51M0001	Modelo COTA 348
Comentarios de modif. - hoja n.º Remarks on modif. - sheet n.º Notice a la modif. - feuille n.º		Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour réchange depuis le	51M0001	GRUPO SELECTOR SELECTOR GROUP GROUPE SELECTEUR

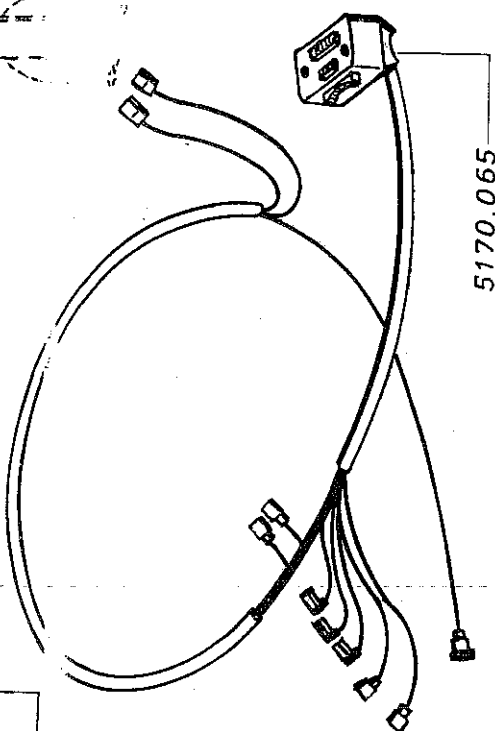
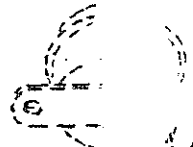
5170.001

0070.140267

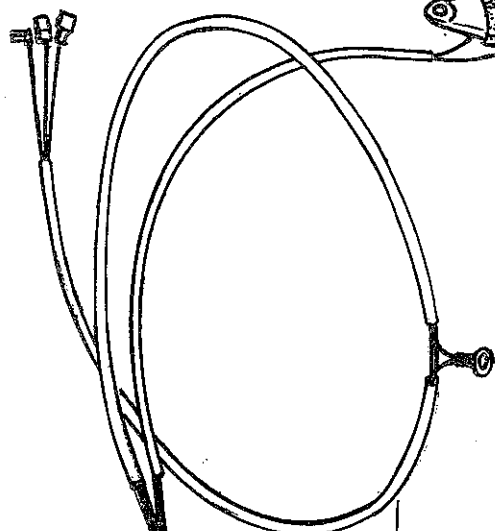
0070.170151



5170.274



5170.065



5170.034

0220.515

0090.05015

0092.05

0220.515

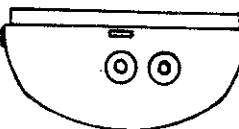
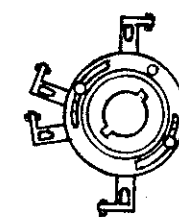
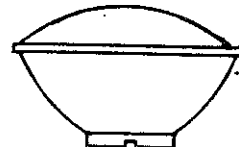
5170.001

RINDER - Mod. 130 Ref. 3220 - 5170.001

RIN 21.07

RIN 25.01

RIN 24.59



RIN 11.16

RIN 14.57

RIN 96.03

RIN 98.29



0070.170131

0070.170501

5170.025

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M0001

COTA 348

Modelo

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

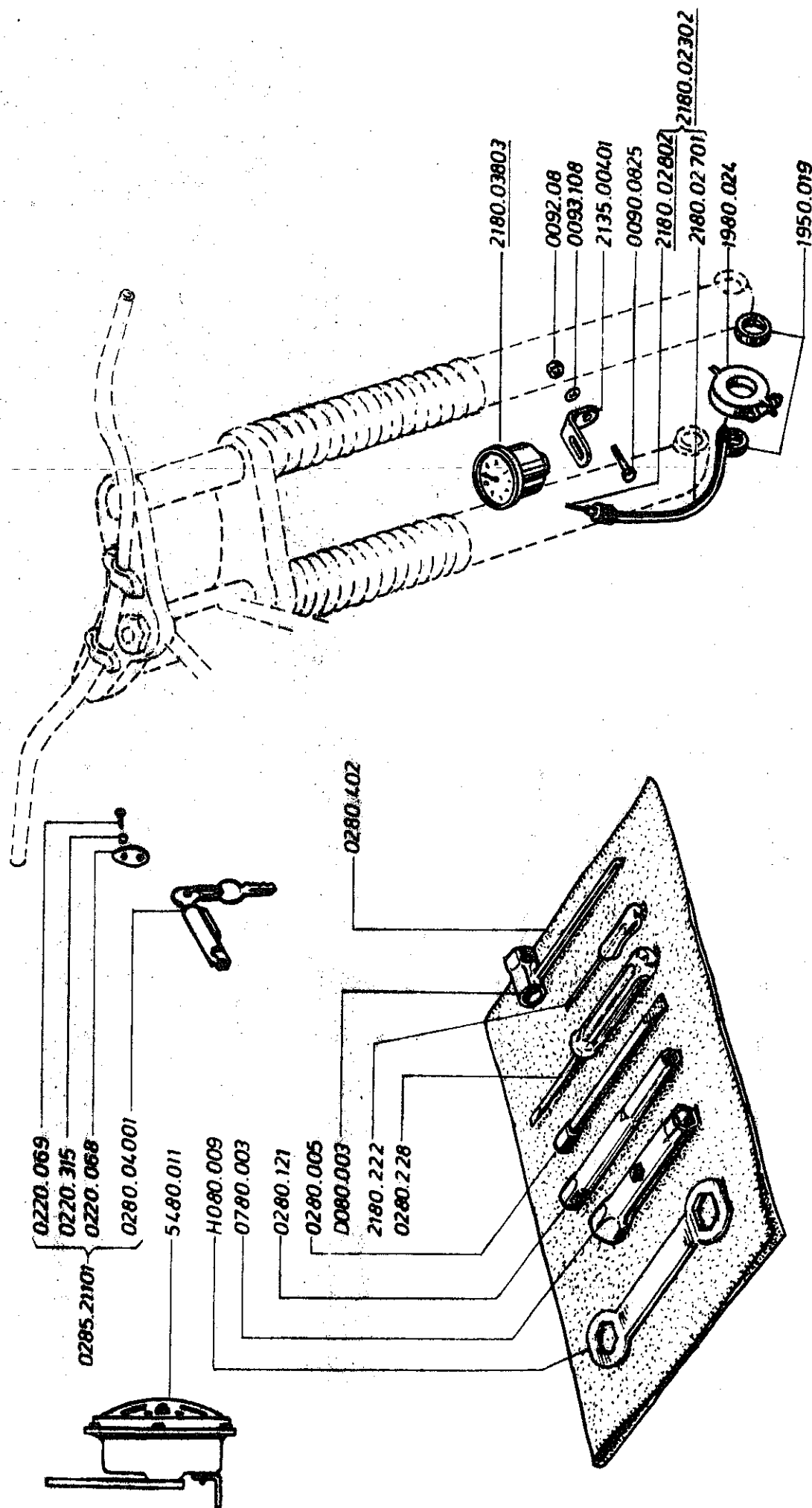
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

INSTALACION ELECTRICA
ELECTRICAL SYSTEM GROUP
GROUPE SYSTEME ELECTRIQUE



PERMANER, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



Modelo

COTA 348

51M6400

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de série

MODIF. N.º

3

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

—

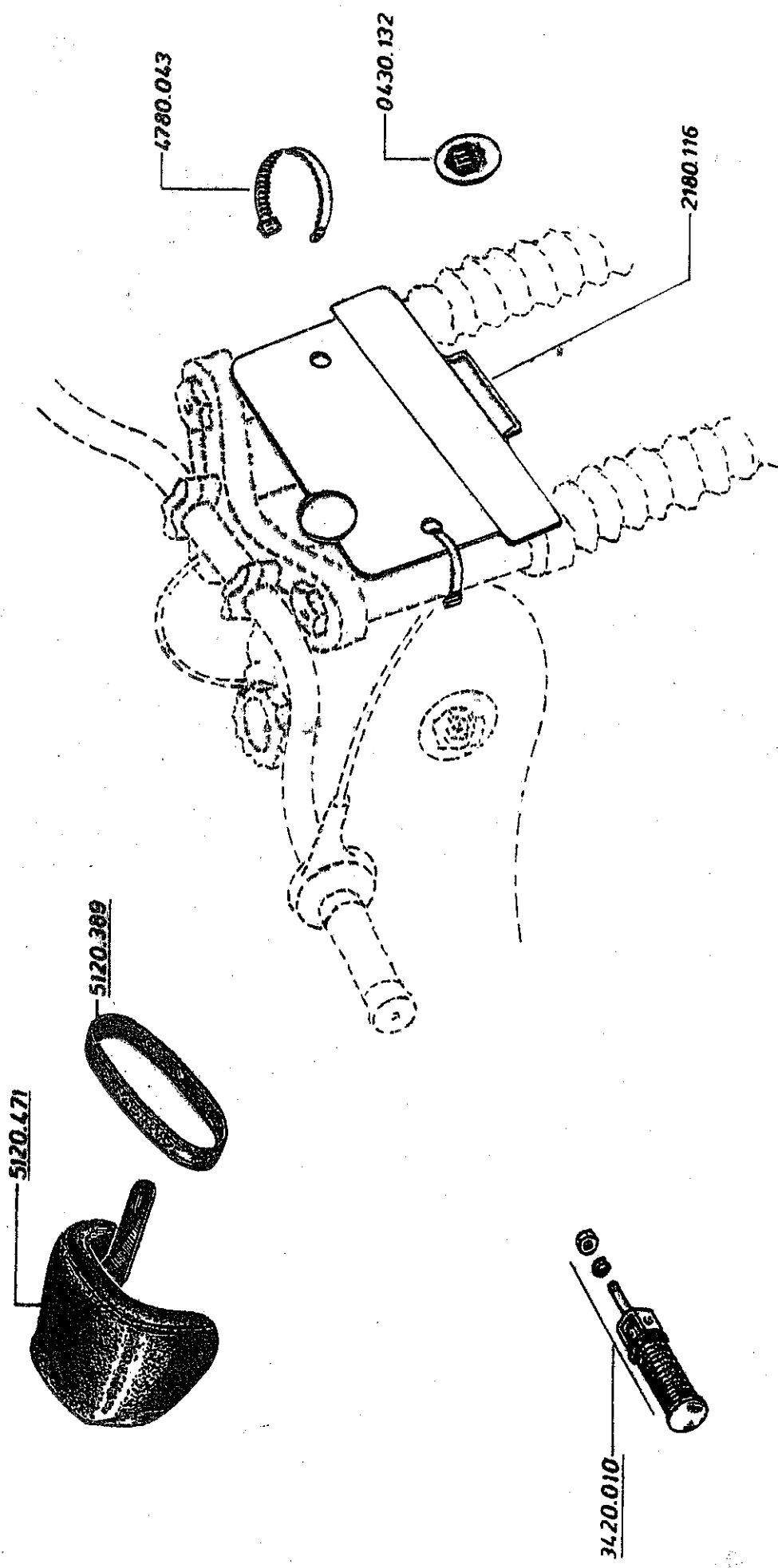
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M 0001

GRUPO ACCESORIOS NORMALES
STANDARD ACCESSORIES GROUP
GROUPE ACCESSOIRES STANDARD



PERMANET, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



 PERMANER, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º 1 Comentarios de modif. - hoja n.º Remarks on modif. - sheet n.º Notice à la modif. - feuille n.º	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numéro de serie Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour échange depuis le	51M0001	Modelo COTA 348 GRUPO ACCESORIOS OPCIONALES OPTIONAL ACCESSORIES GROUP GROUPE ACCESSOIRES OPTIONNELS
---	---	---	-----------------------	---



MOTOCICLETAS
MONTESA

348 TRAIL

PERMANYER, S. A. -Motocicletas Montesa
Avd. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España

"348 TRAIL"

Este modelo difiere del COTA 348 en las partes que se describen a continuación. Para todas las restantes es válido lo reseñado en el Manual de Instrucciones del modelo COTA 348 que acompaña es te anexo.

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón sobre cigüeñal 20 dientes
 Rueda dentada de embrague 53 dientes
 Relación de transmisión 2,65

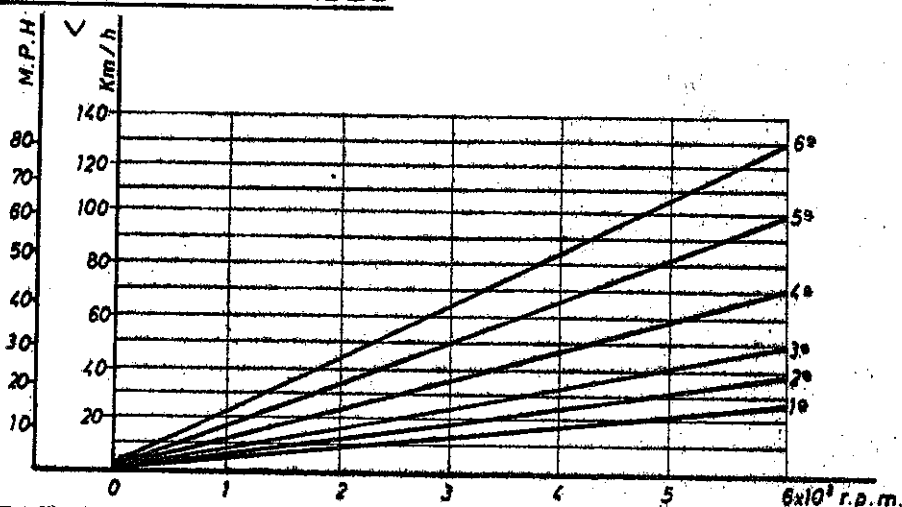
CAMBIO DE VELOCIDADES

Piñón	Primario	Secundario	Relación
1ª velocidad	16-18-11 dientes	21-23-22 dientes	3,354
2ª "	19-18-11 "	18-23-22 "	2,421
3ª "	21-18-11 "	15-23-22 "	1,825
4ª "	16 "	21 "	1,312
5ª "	19 "	18 "	0,947
6ª "	21 "	15 "	0,714

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio 11 dientes

DIAGRAMA DE VELOCIDADES



CARACTERISTICAS GENERALES

Nº de asientos 2
 Capacidad depósito 8,5 L.
 Peso en vacío 91 Kg.

"348 TRAIL"

As related to model COTA 348, this version differs in the following parts:

What stated in COTA 348 Owner's Book —herewith attached— is valid for remaining parts.

PRIMARY DRIVE

Pinion crankshaft 20 teeth
Clutch toothed gear 53 teeth
Transmission ratio 2,65

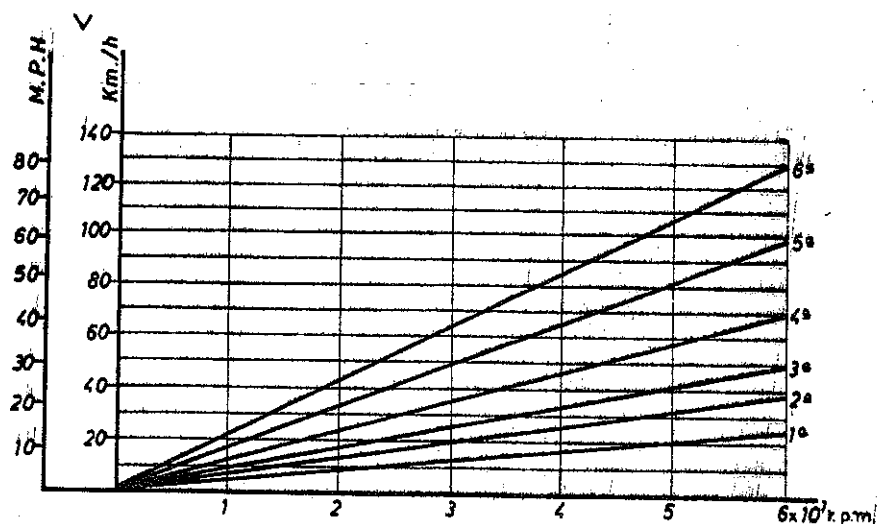
GEARBOX

Pinion	Primary	Secondary	Ratio
1st gear	16-18-11 teeth	21-23-22 teeth	3,354
2nd "	19-18-11 "	18-23-22 "	2,421
3rd "	21-18-11 "	15-23-22 "	1,825
4th "	16 "	21 "	1,312
5th "	19 "	18 "	0,947
6th "	21 "	15 "	0,714

SECONDARY TRANSMISSION

Counter sprocket 11 teeth

SPEED DIAGRAM



GENERAL CHARACTERISTICS

Seat number 2
Tank capacity 8,5 L.
Weight 91 Kg.

"348 TRAIL"

Par rapport au modèle COTA 348 cette version diffère en les pièces suivantes:

Ce qu'on a indiqué dans le Manuel d'entretien du modèle COTA 348 —en annexe— est valable pour les autres pièces.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Pignon sur vilebrequin 20 dents
 Roue dentée de l'embrayage 53 dents
 Relation de transmission 2,65

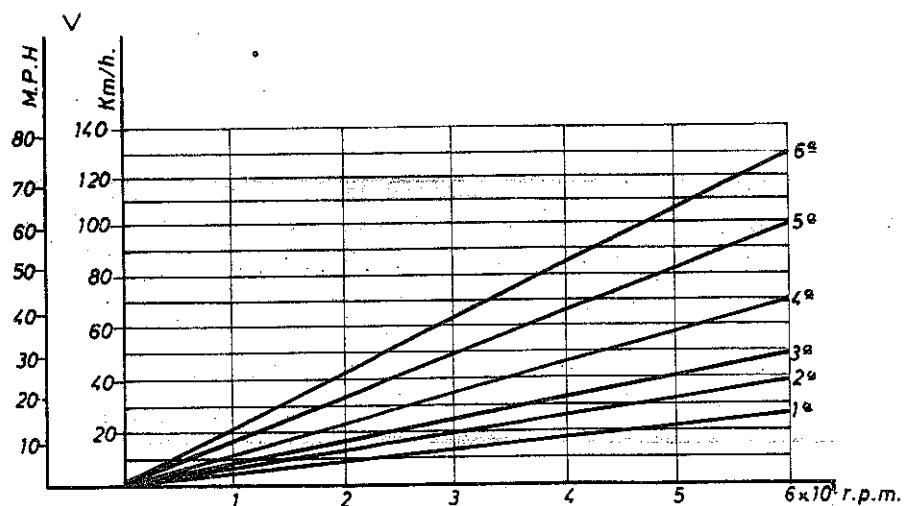
BOITE DE VITESSES

Pignon	Primaire	Secondaire	Relation
1ère vitesse	16-18-11 dents	21-23-22 dents	3,354
2ème "	19-18-11 "	18-23-22 "	2,421
3ème "	21-18-11 "	15-23-22 "	1,825
4ème "	16 "	21 "	1,312
5ème "	19 "	18 "	0,947
6ème "	21 "	15 "	0,714

TRANSMISSION SECONDAIRE

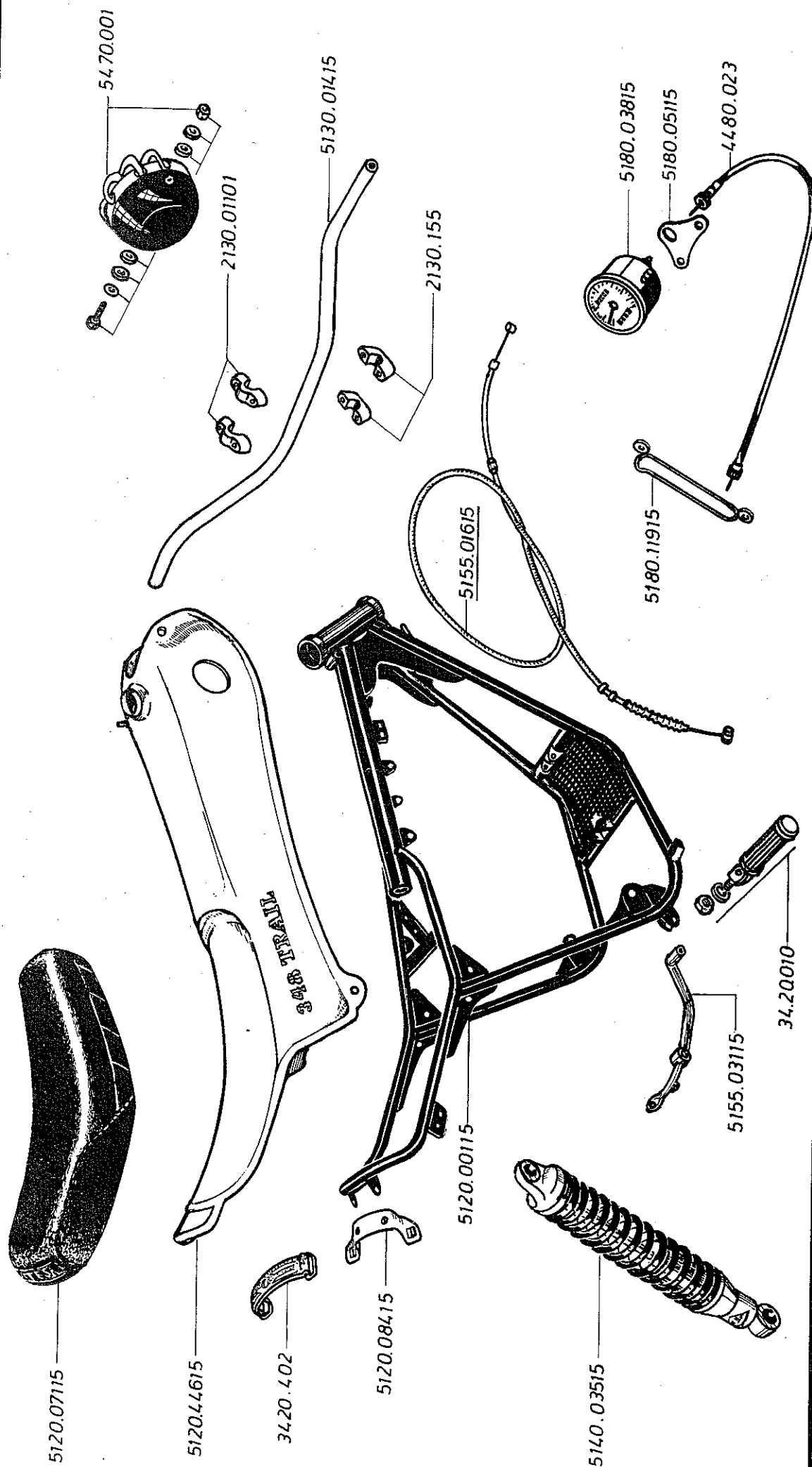
Pignon sortie de la boîte à vitesses 11 dents

DIAGRAMME DE VITESSES



CHARACTERISTIQUES GENERALES

Numero de places 2
 Capacité du réservoir d'essence 8,5 L.
 Poids 91 Kg.



Modelo

51M50001

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

MODIF. N.º

1

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice a la modif. - feuille n.º

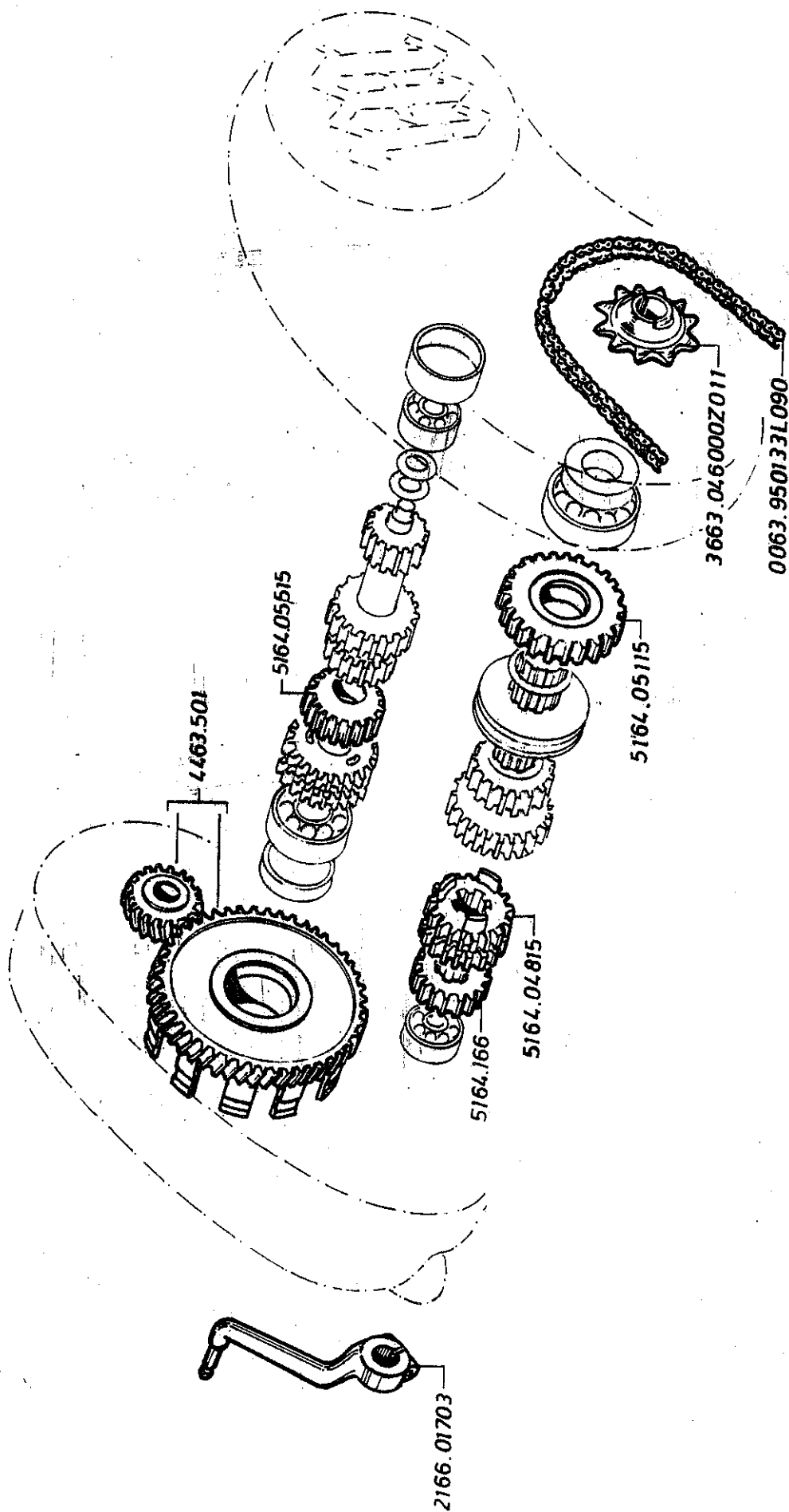
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

COTA 348 TRAIL (I)

BASTIDOR
FLAME
CADRE

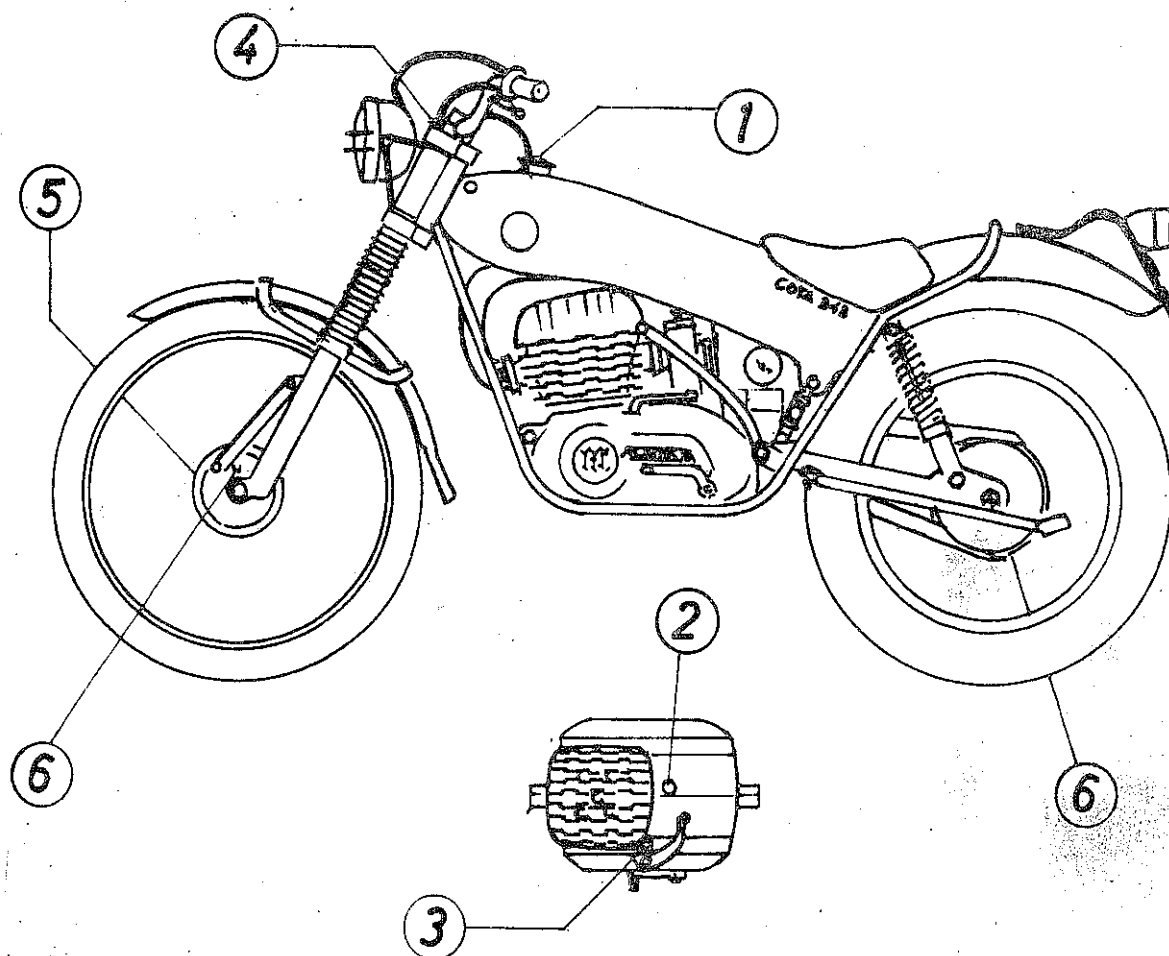


PERMANEN, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa



 PERMANENT, S.A. DE IND. MEC. Montesa	MODIF. N.º — Comentarios de modif. Remarks on modif. Notice à la modif., — hoja n.º sheet n.º feuille n.º	Montado a partir de la motocicleta n.º Assembled starting from serial number Monté depuis le numero de serie 51M50001 Util para recambios desde Useful for spare-parts starting from Util pour échange depuis le 51M50001	Modelo COTA 348 TRAIL (II) TRANSMISIONES DRIVE TRANSMISSION
--	--	---	---

ENGRASE-LUBRICATION-GRAISSAGE



Lugar Point Sujet		Aceite - Oil - Huile				Renovacion Renewal Renovation
		Tipo Type	Cantidad - Quantity - Quantite			
			C.C.	USA fl.oz.	GB fl.oz.	
1	Motor Engine Moteur	SOPRAL T-2	3%	mezcla mixture		_____
		SAE-40 ESPECIAL 2T.	4%	melange		
2	Cambio Gearbox Boite de vitesses	SUPERGRAS 451	300	10	10 1/2	cada 2o3 competi- ciones o equivalente every 2o3 races or similar
		SAE-90				
3	Embrage y trans. primaria Clutch and primary drive Embrayage et trans.primaire	SAE-10W30	200	6 3/4	7	toutes les 2 ou 3 courses ou equiva- lent
4	Suspension delantera Front suspension Fourche avant	HIDROL-4	190	6 1/2	6 3/4	discrecional at dicretion à discretion
			por brazo - per leg - pour bras			
5	Reenvio cuentakilometros Speedometer hub gear drive Entraîneur du compteur	Grasa Grease Graisse	discrecional at discretion à discretion			
6	Eje leva freno Brake cam Came de frein					

1	Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
2	Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
3	Faro delantero	Head lamp.	Phare	Lamp 6V. 25/25W-6V 4.5W
4	Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp 6V. 3W
5	Conmut. s/manillar	Handle switch	Interrupteur	
6	"Stop"	"Stop"	"Stop"	Lamp 6V 15W.
7	Avisador acústico	Horn	Avertisseur	

(A)	Amarillo	Yellow	Jaune
(B)	Azul	Blue	Bleu
(M)	Morado	Purple	Violet
(N)	Negro	Black	Noir
(R)	Rojo	Red	Rouge
(V)	Verde	Green	Vert
(W)	Blanco	White	Blanc
(S)	Rosa	Pink	Rosé
(T)	Marrón	Brown	Marron

